THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

385.06
V E
1862²

PRIV. ÖSTERR. UNGAR. STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT
BIBLIOTHEK
MASCHINEN-DIRECTION

ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Zweiter Jahrgang

1862.

Juli — December.

LEIPZIG,
DRUCK VON GIESECKE & DEVRIENT.

385.06.
V E
1862

SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

pro II. Semester 1862.

I. Leitartikel.

(Hinsichtlich des Post-, Schifffahrts- und Telegraphen-Wesens vergl. No. II. 3, 4. und 5.)

Accord-Arbeiten. s. Bahngleis-Unterhaltung.
America. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Nordamerica's. No. 53, Seite 521.
Americanisches Verkehrswesen. Zweiter Beitrag. 74, 733. Dritter Beitrag. 78, 770.
Americanische Gebirgsbahn-Locomotiven. 76, 752.
Americanische Locomotiven. Die durchschnittlichen Kosten derselben. 80, 791.
Amsberg, von. 50jähriges Dienstjubiläum. 62, 615.
Australien's Eisenbahnen. 74, 735.
Bahngleis-Unterhaltung in Accord. Gegen den Aufsatz in Nr. 45. 62, 613.
„ Replik. 73, 721.
Bayerische Verkehrsanstalten gegenüber den Kreis-, Gewerbe- und Handelskammern. 64, 635.
„ Ein Rückblick vom Jahre $18^{51}/_{52}$ bis $18^{59}/_{60}$. 67, 662. 69, 682. 75, 744 und 77, 760.
Bergisch-Märkische Eisenbahn. Neue Projecte. 100, 953.
Brasilianische Eisenbahnen. 82, 805 und 85, 832.
Cimbrische (Schleswig-Holstein'sche) Eisenbahnen. 68, 669 und 86, 837.
Coursbuch, officielles, des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 99, 943.
Dampf. Anwendung desselben zum Feuerlöschen. 93, 894.
Deutsche Architecten- und Ingenieur-Versammlung zu Hannover. 86, 838 und 95, 909.
Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1859. 60, 591 und 63, 626.
Deutsche Eisenbahnen. I. die Geschäftsberichte. 99, 942; II. die Haupt-Betriebsergebnisse. 102, 969; III. Reserve- und Erneuerungsfonds der Privatbahnen. 104, 986.
Deutsch-Französischer Handelsvertrag und die Eisenbahnen. 57, 559. 58, 570 u. 571.
Differential-Tarife der Schweizer Eisenbahnen. 77, 761.
Eingleisige Strecken, kurze, auf sonst zweigleisigen Eisenbahnen. 102, 972.
Eisenbahnen und Telegraphen. Historisches aus den ersten Jahren derselben. 83, 816.
Gussstahl-Eisenbahn-Materialien von F. Krupp in Essen auf der Londoner Ausstellung. 91, 878.
„ des „Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrication". 97, 926.
Eisenbahn-Oberbau. Ueber die seitherigen Bemühungen, die hölzernen Unterlagen bei demselben zu beseitigen und den Schienenstoss auszugleichen. 71, 701. (s. auch Oberbau.)
Eisenbahnrecht. Nichtigkeit der Reglements bei der Entschädigung für abhanden gekommene Güter. 62, 614.
„ Zu §. 22 Nr. 2 und 3 des Vereins-Güter-Reglements vom 1/862. 78, 772 u. 91, 877.
Eisenbahn-Rechtsfall, betr. Entschädigung wegen verspäteten Eintreffens eines Frachtgutes. No. 79, S. 782.
„ Ist eine Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Verzollung an der (Französischen) Grenze ohne speciellen Auftrag (oder ohne vorherige Anfrage beim Adressaten) vornehmen zu lassen? 102, 973.
Elbing-Oberländischer Canal. 73, 723.
Electrische Signale für hülfsbedürftige Eisenbahnzüge. 72, 714.
Englische Eisenbahn-Werkstätten. 53, 522.
Expropriation. Ist Eigenthumsabtretung in Folge Expropriation Kauf? 87, 848.
Fahrplan-Aenderungen im I. Semester 1862. 72, 713.
Frachtbrief-Formular des neuen Vereins-Güter-Reglements. 57, 557. 70, 689 u. f. 85, 829 und 90, 873.
Frauen. Verwendung derselben im Eisenbahn-Betriebs-Dienste. 70, 692 u. 95, 911.
Freiberg-Chemnitz. Zur Frage des vollständigen Ausbaues der Dresden-Chemnitzer Bahn. 74, 735.
Gebirgsbahn-Locomotiven in America. 76 752.
General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1. Tagesordnung und Commissionsbericht. 59, 578.
„ 2. Die Verhandlungen nach dem Protocoll. 75, 741.
Geschäftsberichte der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in 1861. 99, 942.
Grossenhainer Zweigbahn. Geschichte. 98, 935.
Giffard'sche Dampfstrahlpumpe. Anwendung derselben zur Förderung des Locomotiv-Speisewassers. 73, 722.
Güterschuppen, feuerfeste, von E. Heusinger von Waldegg. 54, 531.
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn. 101, 961 und 105, 994.
Hannoversche Eisenbahnen. Historisches. Geschäftsbericht pro $18^{60}/_{61}$. 103, 977.
Heizwerthe zwischen Coke und Steinkohlen. 105, 993.
Hemmung von Eisenbahnfahrzeugen auf den Bahnhöfen. 86, 838 und 93, 893.
Hessische Ludwigsbahn. Operationen (Ankauf der Frankfurt-Hanauer Bahn). 100, 957
Höchst-Sodener Eisenbahn. Geschichte. 83, 814.
Kohlenheizung der Locomotiven. 66, 653.
Kolben, schwedische, für Dampfmaschinen und Locomotiven. 63, 625.
Kuppelung, selbstwirkende, für Eisenbahnwagen von Gustav Winter. 64, 633.
Leipzig-Döbeln-Freiberg. (Sächsische Centralbahn.) Project. 78, 769.
Locomotiven. Ueber das Schwanken derselben. 58, 569.
Mass, deutsches. Die richtige Fragstellung, bezüglich der Einführung eines solchen. 55, 541.
Mont-Cenis. Dessen Durchbrechung. No. 105, S. 994.
Niederländische Staats-Eisenbahnen. 59, 577.
Oberbau, eiserner, ohne Schwellen, von E. Heusinger von Waldegg. 89, 861.
Oesterr. Staats-Eisenbahn. Mittheilungen über die mit der Maschine „Leopoldstadt" in Temesvár angestellten Versuche. 65, 641.
Oronbahn. Geschichte. 92, 885.
Panama-Eisenbahn. Geschichte. 98, 933.
Petroleum (Americanisches Steinöl), seine Gefährlichkeit. 84, 822.
Preuss. Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preuss. Staat. 85, 829. 87, 845. 88, 853. 90, 869 und 94, 901.
Prinz Wilhelm Eisenbahn. Vertrag mit der Bergisch-Märkischen Eisenb. 101, 965.
Sächsische Eisenbahnprojecte. Die verschiedenen Eisenbahn-Projecte der Sächs. Lausitz und des Oesterr. Grenzgebiets. 96, 917.
Schneeverwehungen. 82, 806.
Schienenstoss-Verbindung mit Laschen bei Eisenbahnen. Wie kann solche einfacher, solider und billiger hergestellt werden? 67, 661.
Schweizer Eisenbahnen. Militärische Benutzung derselben in Kriegszeiten. 91, 879.
Schweizerische Nordostbahn. Fortsetzung deren Geschichte. 56, 549 und 60, 589.
Solaröl. Ueber den Gebrauch desselben im Eisenbahnbetriebe. 83, 813 und 89, 866.
Spanien's Eisenbahnen. 105, 987.
Spanien. Eine Eisenbahn durch die Pyrenäen. 84, 821.
Telegraphen-Druckapparate für den Bahndienst. 82, 805.
„ Gegen den Artikel in Nr. 82. 89, 862.
Tharandt-Freiberger Staats-Eisenbahn. Geschichte. 69, 681.
Toscanische Eisenbahnen. 93, 894.
Unterirdische Eisenbahn in London. 57, 558.
Versuchs-Stationen für das Eisenbahnwesen. Kosten der Einrichtung und Unterhaltung, Zweck und Nutzen derselben. 54, 529.
Verzinsung von Eisenbahn-Actien durch Transport-Leistungen. 100, 957.
Wagen-Controle und Wagen-Miethe. 79, 781. 91, 879 und 103, 980.
Wagenmangel und was damit zusammenhängt. 76, 749. 77, 757. 80, 789 und 81, 786.
Weichen-Verschluss. Ueber das Anschliessen der Weichen und Beschreibung eines Weichen-Verschlusses. 78, 771.
Widerstand auf Eisenbahnen. 104, 985.
Württembergische Staatsbahnen. Neue Transportordnung für den Güterverkehr. 101, 962.
Zur Geschichte der festländischen Eisenbahnen. Episoden und Rückerinnerungen. 61, 601

280722

II. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

(Die mit * bezeichneten Aufsätze sind Leitartikel und zur Erleichterung der Uebersicht hier wiederholt.)

1. Technische und sonstige allgemeine Notizen über Eisenbahnwesen.

Achsbrüche Statistische Zusammenstellung solcher pro 1861. No. 71, S. 708 (s. auch Locomotiv-Achsbrüche).
Bremsvorrichtung für Eisenbahnwagen, von Dietz. 89, 866.
Bremsen (s. Purcha).
Bridge's Adams-Federn für Eisenbahnwagen. 94, 906.
Brücken. Hängebrücken bei Calcutta. 84, 825.
„ Eisenbahnbrücke bei Delhi. 88, 858.
„ Brücke und Viaduct über die Saane bei Freiburg. 54, 536.
„ schmiedeeiserne, über den Canal von St. Denis. 84, 825.
„ s. auch Turner.
Brückenbau, schneller. 79, 785.
Dampfkessel, geschweisste. 84, 825.
Dampfkraft. Anwendung zum Feuerlöschen. 93, 894.
„ Anwendung derselben zum Transport auf Canälen. 96, 821.
Dampfmäntel bei Dampfmaschinen. Ueber deren Wirksamkeit. 85, 832.
Dampfschiffe, neues System. 90, 874.
Dampfstrahlpumpe (s. Giffard.)
Deutscher Architecten- und Ingenieur-Verein. XIII. Versammlung in Hannover. 62, 620. *86, 838 und *95, 909.
*Eingleisige Strecken, kurze, auf sonst zweigleisigen Eisenbahnen. 102, 972.
Eisenbahnbauten. Die schwierigsten der Erde. 73, 727.
*Eisenbahn-Materialien der Gussstahlfabrik von F. Krupp in Essen auf der Londoner Ausstellung. 91, 878.
„ der Gussstahlfabrik des „Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrication" auf der Londoner Ausstellung. *97, 926.
*Eisenbahn-Oberbau. Ueber die seitherigen Bemühungen, die hölzernen Unterlagen bei demselben zu beseitigen und den Schienenstoss auszugleichen. 71, 701.
Eisenbahnräder auf der Londoner Ausstellung. 63, 631.
Eisenbahnschienen. Ueber Fabrication solcher. 84, 826.
Eisenbahnschwellen. Vorschlag zur Haltbarmachung derselben. 93, 897.
*Eisenbahn-Werkstätten in England. 53, 522.
Eisenblech, verzinktes cannelirtes, Verwendung zu Dampfrauchfängen. 99, 949.
Eis-Locomotiven von Nath. Grew. 84, 825.
Electrische Signale. Anwendung solcher für hülfsbedürftige Eisenbahnzüge. 72, 714.
Electrische Eisenbahn-Signale, von Preece. 79, 785.
Engerth'sche Maschinen, veränderte. Bemerkungen darüber, von Couche. 88, 859.
Fryer's Apparat zum Füllen der Tender mit Wasser. 54, 537.
Gasapparate, verbesserte, von Cockey. 99, 949.
Gas-Schmelzofen. 100, 958,
Gebirgsbahn-Locomotiven, americanische, 76, 752.
*Giffard'sche Dampfstrahlpumpe. Anwendung derselben zur Förderung des Locomotiv-Speisewassers. 73, 722.
Glockenhäuschen, eiserne, für electrische Läutesignale. 85, 833.
Gouin's Locomotiven in der Londoner Ausstellung. 68, 678.
*Güterschuppen, feuerfeste, von E. Heusinger von Waldegg. 54, 531.
Gussstahlräder von Vickers in Sheffield. 77, 765. (s. auch unter Eisenbahn-Materialien.)
*Heizwerthe zwischen Coke und Steinkohlen. No. 105, S. 993.
*Hemmung von Eisenbahnfahrzeugen auf Bahnhöfen. 86, 838. 93, 893.
Imprägnirung von Hölzern mit kreosothaltigen Steinkohlentheerölen. 54, 537.
„ Verfahren von D. Beck. 82, 809. 88. 859.
Kesselstein. Mittel dagegen von Dr. Bischof. 86, 841.
Kohlenheizung der Locomotiven. *66, 653. 80, 784 (s. auch unter Heizwerthe).
Kuppelung, selbstwirkende, für Eisenbahnwagen von Gust. Winter. 58, 575. *64, 633.
Lastzug-Locomotiven, gebaut von André, Roechlin & Comp. 54, 537.
Leuchtgas für Eisenbahnwagen. 85, 833.
Locomotiven. *Ueber das Schwanken derselben. 58, 569.
„ mit 8 gekuppelten Rädern. 86, 841.
„ Leistung einer Locomotive. 68, 678.
„ für Strassen-Eisenbahnen in America. 70, 694.
„ Die durchschnittlichen Kosten der Americanischen. 80, 791.
„ s. auch unter Oesterr. Staatsbahnen.
Locomotiv-Achsbrüche. Ueber die Ursache derselben und die Mittel zu deren Verhinderung. 70, 694.
Locomotivkessel von Stahl. 54, 537.
Locomotivräder, grosse. 80, 794.
Londoner Industrie-Ausstellung. 59, 586. 63, 631. 68, 678. 91, 878. 97, 926.
Maschine zur Reinigung von Kohlengruben von schlechten Wettern. 105, 997.
Maschienenschmiere. Darstellung einer sich nicht verharzenden. 88. 858.
Mineralölbeleuchtung auf der Oesterr. Staatsbahn. 96, 921.
*Mont Cenis. Dessen Durchbohrung. 105, 994.
*Motor, neuer, als Ersatz der Dampfmaschinen. 97, 925.
Oesterr. Staats-Eisenbahn. Mittheilungen über die mit der Maschine „Leopoldstadt" in Temesvár angestellten Versuche. 65, 641.
„ Schnellzugs-Locomotive „Duplex". 79, 785.
Oxidation verzinkten oder galvanisirten Eisendrahts. 76, 755.
Pufferfedern für Eisenbahnen aus präparirtem Strohgeflecht. 105, 997.
Purcha's Eisenbahn-Bremsen. 86, 841.
Pyrolein s. Maschinenschmiere.
Sächsischer Ingenieur-Verein. Preisausschreiben. 86, 844.
Schienen-Construction von Kramer-Klett. 80, 794.
Schienenköpfe. Form derselben. 91, 881.
*Schienenstoss-Verbindung mit Laschen bei Eisenbahnen. Wie kann solche einfacher, solider und billiger hergestellt werden? 67, 661 (s. auch unter Eisenbahn-Oberbau).
Schmiedeeiserne optische Telegraphen. 86, 842.
*Schwedische Kolben für Dampfmaschinen und Locomotiven. 63, 625.
Schweiz. Brücke und Viaduct über die Saane bei Freiburg. 54, 536.
Schwellenwechsel auf der Preuss. Ostbahn. 65, 650.
Sicherheitsventile, von Wath und Andern. 94, 906.
Sicherheitswechsel für Eisenbahnen, von Höfer und Kosztka. 72, 717.
*Solaröl. Ueber den Gebrauch desselben im Eisenbahnbetriebe. 83, 813. 89, 866.
Sprengpulver, neues, 99, 949.
Strassen-Eisenbahnen. Locomotiven für solche in America. 70, 694.
Strassen-Locomotiven in der Londoner Ausstellung. 59, 586.
Strassen-Locomotiven. Maschine von Aveling & Porter in Rochester. No. 71, S. 707.
„ Versuche in Thetford. 92, 889.
„ in Bromberg. 99, 949.
„ in der Pfalz. 99, 949.
„ s. auch unter Volkswirthschaft.
Tunnel- etc. Bohrungen. Neues Verfahren. 101, 966.
Tunnel. Einsturz eines solchen. 90, 874.
„ *Mont-Cenis. 105, 994.
Turner und Gibson's Brücken. 84. 826.
Verein Deutscher Ingenieure. V. Hauptversammlung in Eisenach. 59, 586.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Sitzung vom 9. September 1862. 76, 755; vom 14. October. 88, 858; vom 11. November. 95, 913; vom 9. Dec. 105, 997.
*Versuchs-Stationen für das Eisenbahnwesen. Kosten der Einrichtung und Unterhaltung, Zweck und Nutzen derselben. 54, 529.
Wasserglas an Stelle von Schweisssand. 99, 949.
Wasserkrahn für Eisenbahnen, von Kayser. 100, 959.
*Weichen. Ueber das Anschliessen solcher und Beschreibung eines Weichen-Verschlusses. 78, 771.
Weichensignalscheiben, verbesserte, von C. A. Schmidt. 85, 833.
*Widerstand auf Eisenbahnen. 104, 985.
Zapfenlager. Legirung und Guss derselben. 83, 818.

2. Notizen über einzelne Eisenbahnen und Bahnprojecte.

a. Inland.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. General-Versammlung. No. 66, S. 656.
„ Neuer Fahrplan. Directer Personenverkehr. 73, 726 und 76, 753.
„ Keine Vereinigung mit der Bergisch-Märkischen Bahn in Aussicht. Personen- u. Güterverkehr. 78, 774.
„ Internationaler Belgischer Verkehr. 99, 948.
„ s. auch Ruhrort-Crefeld-Gladbacher Eisenb.
Aachen-Mastrichter Eisenbahn. Generalversammlung. 55, 554.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 61, 608.
Albertsbahn. Generalversammlung. 56, 554.
„ Betriebsergebnisse. 104, 989.
Altona-Kieler Eisenbahn. Personalnachricht (Preusser). 68, 675.
Anclam-Swinemünde-Stargard. Vorarbeiten. 80, 792.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Vollendung der Abzweigung der Karbitz-Herbitzer Kohlenbahn. 97, 928.
„ Weiterbau nach Dux. 99, 947.
Badische Eisenbahnen. Vervollständigung der Schienenwege. 65, 647.
Badische Staatsbahn. Carlsruhe-Maxau. Eröffnung. 65, 649.
„ Stand der Arbeiten im Septbr bei Waldshut-Constanz, Pforzheim-Mühlacker und Heidelberg-Mosbach. 76, 753.
„ Eröffnung von Heidelberg-Mosbach. 92, 888.
„ s. auch Heidelberg-Mosbach und Odenwaldbahn.
„ Neuer Fahrplan. 62, 619.
Banat-Adriatisches Meer. Project. 57, 562.
Bayerische Eisenbahnprojecte. (Hochstadt-Gundelsdorf.) Concession. 53, 523.
„ (Starnberg-Kohlenwerk bei Bad Sulz.) Projectirungsarbeiten. 53, 523.
„ Vermessungen der projectirten Verbindungen mit Ingolstadt. 62, 617.
Bayerische Eisenbahnen. Directer Güterverkehr mit Belgien. 101, 965.
„ Vieh-Einfuhr-Verbot. 101, 962.

Bayerische Ostbahnen. Concessionsbewerbung für eine Eisenbahn von der Bayerischen Grenze nach Eger. No. 68, S. 675.
„ (Bayerische Grenze-Eger). Beginn des Baues. 78, 772.
„ Kohlentarif. 72, 717 und 88, 857.
„ Fahrplan-Aenderungen. 60, 598 u. 90, 873.
„ Betriebsresultate im ersten Betriebsjahre. 96, 921.
„ Gepäck-Gebühren. 97, 929.
Bayerische Privatbahnen. Verkehr im October. 98, 937.
Bayerische Staatsbahnen. (Ansbach-Würzburg.) Stand der Arbeiten. 92, 887.
„ Neues Güter-Reglement. 62, 619.
„ Werth- und Lieferzeit-Interesse-Versicherung. 62, 619.
„ Erträgnisse im IV. Quartal des I. Jahres der VIII. Finanzperiode. 96, 920.
„ Conversion. 75, 745.
„ Fahrplan-Aenderungen. 91, 881.
Bebra-Fulda-Hanau als Project der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn. 95, 912 und 99, 947.
Belgard-Dirschau. Kostenanschlag. 79, 783.
Bergisch-Märkische Eisenbahn. Brückenbau-Project. 60, 594 u. 92, 888.
„ Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Verbindungsbahn Herdecke-Hengstei. 100, 958.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 65, 648.
„ Tagesordnung der ausserordentlichen Generalversammlung. 74, 738.
„ Vorlage für die ausserordentliche Generalversammlung. 76, 753.
„ Generalversammlungen. 54, 534. 98, 937 und 100, 952.
„ Fracht-Ermässigung für Oelsaaten und Hülsenfrüchte. 78, 774.
„ Eisenbahnnetz. Fahrplan-Aenderungen. 85, 831.
„ Fahrpreis-Ermässigung für Schulkinder, 92, 888.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Personalnachricht. Dannenberger's Jubiläum. 62, 617. G. R. Fournier. 63, 628.
„ Betriebs-Reglements-Aenderungen. 80, 793.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Berlin-Charlottenburg-Potsdam. Feststellung der Trace. 92, 888.
Berlin-Cüstrin. Kammerverhandlungen. 74, 737 und 75, 745.
„ Gesetz. 80, 792.
Berlin-Hamburger Eisenbahn. Kohlentarif. 74, 738.
„ Fahrplan-Aenderung. 83, 817.
Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Fahrplan-Aenderung. 62, 617.
„ Achsbruch. 67, 665.
„ Prioritäts-Obligationen. 72, 716.
„ Kündigung von Prioritäts-Obligationen. 79. 783.
„ Fracht-Ermässigung. 83, 817.
„ Neues Güter- etc. Reglement. 90, 873.
„ Unfall. 96, 920.
„ Privat-Depeschen-Verkehr. 96, 920.
Berlin-Stettiner Eisenbahn. Project einer Zweigbahn von Neustadt nach Wrietzen. 91, 880.
„ Ermässigter Tarif für directe Steinkohlen-Transporte. 88, 857.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Böhmische Eisenbahn-Projecte (Eger-Sächsische Grenze. 70, 692.
„ Sächs. Grenze-Leipa und Leipa-Liebenau-Reichenberg. 80, 792.
Böhmische Westbahn. Probefahrten. 56, 554.
„ Eröffnung der Strecke Prag-Pilsen (Scurniam). 59, 585 und 61, 609.
„ Agiozuschlag. 58, 575.
„ Kohlentarif. 72, 717. 88, 857 u. 94, 905.
„ Erster Verkehrsausweis. 76, 754 u. 78, 755.
„ s. auch Oesterr. Eisenbahnen.
Braunschweigische Eisenbahnen. *50jähriges Dienstjubiläum des Generaldirectors von Amsberg. 62, 615.
Braunschweigische Eisenbahnen. Fahrplan-Aenderungen. Bahnnetz-Fahrtdauer. No. 88, S. 857.
Brenner Bahn. Stand der Arbeiten. 59, 584.
„ Günstige Aussichten. 99, 948.
Breslau-Kalisch. Project. 95, 913.
Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Beabsichtigte Verlängerung über Landeshut und Liebau. 53, 523.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Brünn-Rossitzer Eisenbahn. Eröffnung der Station Strelitz für den Personenverkehr. 69, 685.
„ Eröffnung der Flügelbahn von Segengottes zum Oslowaner Simsonschachte. 82, 807.
„ Electrischer Telegraph zur Beförderung von Privat-Depeschen. 92, 889.
„ Silberanlehen. 103, 982.
Buschtêhrader Eisenbahn. Project Kralup-Turnau. 57, 561.
„ Bemessung des Freigewichts und der lagerzinsfreien Zeit. 69, 685.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 53, 524.
Carlsruhe-Maxau-Rhein. Eröffnung. 65, 649.
Cassel-Halle-Guben-Posen-Warschau. Project. 57, 561.
Central-Büreau für fehlende etc. Güter, s. Württembergische Staatsbahnen.
Chemnitz-Annaberg. Inangriffnahme. 99, 947.
Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn. Dividende pro I. Semester 1862. 80, 793.
„ Kohlentransport im III. Quartal. 88, 857.
Cöln-Bonn-Trier und Bonn-Hennef. Project. 98, 936.
Cöln-Mindener Eisenbahn. Verbindungsstrang bei Düsseldorf. 56, 554.
„ Aus dem Geschäftsbericht. Zur Tariffrage. 61, 608 und 62, 617.
„ Ergebnisse der IV. Wagenclasse in 1861. 65, 648.
„ Kohlenversand in 1861 und sonstige Hauptfrachten. 66, 655.
„ Fahrplan. 74, 738 und 78, 774.
„ Ermässigte Frachten für Roheisen. 76, 753.
„ Generalversammlung. 57, 563.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Cöln-Soest. Aufruf zur Actienzeichnung. 64, 636.
„ Actienzeichnungen. 74, 737.
„ Statut. Trace. 97, 928.
Cöln-Trier. Project. Kammerverhandlungen. 55. 545.
Cöthen-Bernburger Eisenbahn. Regierungsbeschluss, die Rückgabe der Bahn an die Gesellschaft betreff. 72, 716.
„ Process des Verwaltungsraths gegen die Regierung. 90, 873.
Crefeld-Cleve. Stand der Arbeiten. 58, 574 u. 76, 753.
„ Gerücht über deren Eröffnung. 90, 872.
Croatische Eisenbahnprojecte. Semlin-Agram-Fiume. 80, 782.
Dannenberger zu Berlin. 50jähriges Bürgerjubiläum. 62, 617.
Danzig-Warschau. Vorarbeiten. 60, 594.
„ Comité-Bildung. 64, 636 und 101, 965.
„ Trace. Bedeutung für den internationalen Verkehr. 69, 684.
Darmstadt-Mannheim. Project. 99, 947.
Deisterbahn. Kammerverhandlungen. 60, 594.
Deutsche Eisenbahnen. Dividenden pro 1861. 54, 535 und 81, 799.
„ Bericht der Bundes-Ausschuss-Commission zur Prüfung der Leistungsfähigkeiten derselben. 70, 692.
„ Betriebsresultate im I. Semester 1862. 72, 716.
„ do. in den drei ersten Quartalen 1862 und 1861. 97, 927.
„ Procentuale Bedeutung des directen und durchgehenden Verkehrs in 1861. 99, 948.
„ s. auch unter Leitartikel.
Enschede-Gronau- an die Westfälische Bahn. Project (Vitali). 73, 725.
Eisenbahnkarten-Auction zu Leipzig. 85, 832.
Eisenbahnwagen. Gesellschaften für den Bau solcher. 71, 707.
Eisenbahntarife, preussische. No. 57, S. 562.
Essen-Rheine-Bremen-Hamburg. Vorarbeiten. 76, 753.
Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Errichtung eines Lagerhauses. 95, 913.
„ Verkauf an die Hess. Ludwigsbahn. 98, 936.
Freiburg-Neustadt-Donaueschingen. Project. Vermessungen. 90, 872.
Galizische Bahnprojecte. Vorkehrungen, bezüglich des Baues der Strecke Lemberg-Suczawa, als Anschluss an die Moldauische Bahn. 68, 675.
„ Ungünstige Aussichten. 70, 692.
„ Lemberg-Czernowitz. 80, 792 u. 82, 807.
Galizische Carl-Ludwigbahn. Projectirte Anschlussbahnen. 57, 562.
„ Projectirte Fortsetzung nach der Moldauischen Grenze. 98, 936.
„ Bestimmungen für den Gepäck- und Güterverkehr. 67, 665.
„ Fahrordnung. 78, 775.
„ Billets für ganze Waggons. 99, 948.
„ s. auch Oesterr. Eisenbahnen.
Giessen-Fulda. 104, 987.
Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn. Generalversammlungen. 57, 562 und 73, 726.
„ Geschäftsbericht pro $18^{61}/_{62}$. 63, 629.
„ Wiederaufnahme des eigenen Betriebes. 70, 693.
Gössnitz-Gera. Stand des Projects. 99, 947.
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Geschäftsbericht pro 1861. 53, 525.
„ Bevorstehende Verlegung des Directions-Sitzes nach Graz. 85, 832.
Grossenhainer Zweigbahn s. Leipzig-Dresden und unter Leitartikel.
Guben-Posen-Thorn. Verhandlungen. 63, 628.
Guben-Posener Eisenbahnproject. 87, 849.
Halberstadt-Thale. Eröffnung. 55, 545.
Halberstadt-Wernigerode-Börsum. Project. Beginn der Vorarbeiten. 70, 692.
Halle-Nordhausen-Cassel. Project. Uebernahme des Baues Seitens der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellsch. 55, 544.
„ Preuss. Gesetz-Entwurf. 58, 573.
„ Aus den Preuss. Kammerverhandlungen. 60, 594.
„ Erklärung der Preuss. Regierung in den Kammern. 61, 607.
„ Vor der Commission des Herrenhauses für Eisenbahn-Angelegenheiten. 74, 736.
„ Günstige Aussichten. 93, 895.
„ Ausserordentliche Generalversammlung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft. 95, 912.
„ s. auch Magdeburg-Leipziger Eisenb.
Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn. 101, 961 und 105, 994.
Hamburg-Lübeck, s. Lübeck-Hamburg.
Hamburg-Paris. Vorarbeiten. 83, 817.
Hannover'sche Bahnprojecte vor den Kammern. 60, 594.
„ Goslar-Vienenburg. Kammerbeschluss. 56, 554.
„ Lüneburg-Lauenburg. Bevorstehende Vollendung. 97, 928.
„ Zweigbahn Lesum-Vegesack. Eröffnung. 97, 928 und 99, 948.
Hannover'sche Staatsbahnen. Frachtermässigung für animalische Düngstoffe. 85, 832.
„ Fahrplan-Aenderungen. 91, 880.
„ s. auch unter Leitartikel.
Hannover-Thüringische Eisenbahn. Gothaische Anleihe. 66, 655.
Heidelberg-(Mosbach-)Würzburger Eisenbahn. Baden-Bayerischer Staatsvertrag. 55, 545.
„ Probefahrten auf der Strecke Heidelberg-Mosbach. 87, 849.
„ s. auch Badische Staatsb. u. Odenwaldbahn.
Hessische Eisenbahnprojecte. Oberlahnbahn (Marburg-Biedenkopf-Siegen) und Mümlingbahn. 95, 912.
Hessische Ludwigsbahn. Linksmainische Bahn Mainz-Frankfurt. 68, 674.
„ Probefahrt auf derselben. 85, 831.

Hessische Ludwigsbahn. Bevorstehende Eröffnung. No. 95, 912. 98, 936 u. 105, 997.
„ Rheinbrückenbau. 68, 674 und 79, 783.
„ Deren bevorstehende Eröffnung. 95, 912.
„ Probefahrt auf derselben, 98, 936 u. 99, 947
„ Einweihung der Rheinbrücke und der Bahn nach Frankfurt. 104, 987.
„ Eisenbahntelegraph. Gepäcktaxe. 105, 997.
„ Abschlags-Dividende pro 1862. 74, 738.
„ Einnahme im August. 79, 784. Oct. 96, 921.
„ Ankauf der Frankfurt-Hanauer Bahn. 99, 948.
„ s. auch unter Leitartikel.
Höchst-Sodener Eisenbahn. *Geschichte. 83, 814.
„ Ersuchen um Concessions-Entziehung. 90, 873.
Hohenstadt-Neisse. Project. 102, 974.
Illerbahn. (Ulm-Memmingen.) Eröffnung. 84, 824.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Neue Verbindung mit Preussen. 97, 928.
„ Verbindung mit der Theissbahn. 103, 982.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 66, 659.
„ s. auch Oesterr. Eisenbahnen.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. Anschlüsse an die Nord-, Süd- und Staatsbahnzüge. 69, 685.
„ Directe Viehtransporte aus Ungarn nach Paris. 61, 609.
„ Directer Eilgutverkehr zwischen Wien und Paris. 62, 620.
„ Directer Verkehr mit Belgien. 86, 841 und 103, 982.
„ Kohlentarif. 72, 717 und 88, 857.
„ Erhöhung des Agio-Zuschlags. 75, 745.
„ Bemessung des Freigewichts und der lagerzinsfreien Zeit bei Reisegepäck, Eilgut und Frachten. 78, 775.
„ Fahrplan-Aenderungen. 90, 873.
„ Linz-Budweis betreff. 91, 880.
„ Zollabfertigung. 96, 921.
„ Fahrpreis-Ermässigung. 97, 929.
„ s. auch Oesterr. Eisenbahnen.
Kaschau-Oderberg. Concessions-Bewerbung. 74, 737.
Königsberg-Lycker Eisenbahnproject. Vorarbeiten. 68, 674.
Königsberg-Pillau. Actienzeichnung. 56, 554.
„ Stand des Projects. 62, 617.
Kocherbahn, s. Württembergische Staatsbahn.
Kohlfurt-Görlitz-Hirschberg-Waldenburg. Project. Motive zum Gesetzentwurf. 55, 543.
„ Gesetz vom 29. September 1862. 80, 792.
Küstrin-Berlin. Project. Gesetzentwurfs-Motive. 55, 543.
„ Gesetz vom 24. September 1862. 80, 792.
Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn. Aus dem Geschäftsbericht pro 1861. 53, 523.
„ General-Versammlung. 55, 548.
Kurhessische Eisenbahnprojecte. 58, 574 und 92, 888.
„ s. auch Bebra-Fulda-Hanau und Halle-Nordhausen-Cassel.
Lahnbahn, s. Nassauische Staatsbahn.
Leipzig. Ablieferung der Messgüter. 72, 716.
„ Kohlen- und Getreidetarif. 92, 888.
Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Frachtfreie Beförderung von Unterstützungen. 67, 664.
„ Classification. 68, 676.
„ Salzfracht. 72, 716.
„ Betriebseröffnung der Grossenhainer Zweigbahn. Directer Verkehr. 85, 832.
Linksmainische Eisenbahn, s. Hessische Ludwigsbahn.
Löbau-Zittauer Eisenbahn. Generalversammlung. 54, 535.
Lübeck-Büchener Eisenbahn. Concessionsertheilung und Einladung zur Actienzeichnung für den Bau der Lübeck-Hamburger Eisenbahn. 104, 987.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 58, 574.
„ Neues Betriebs-Reglement. Directer Verkehr. 102, 975.
Lübeck-Hamburger Eisenbahnproject. Vertrags-Unterzeichnung. 61, 607 u. 64, 636.
„ Verträge mit Dänemark. 90, 872.
„ Concessions-Bedingungen. 92, 888.
Luxemburg-Diekirch. Bevorstehende Eröffnung. No. 93, S. 895.
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Harzbahn. Eröffnung. 53, 523 und 55, 545.
„ Fahrplan-Aenderungen. 62, 617 u. 86, 840.
„ Privat-Depeschen-Verkehr. 96, 920
Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. General-Versammlung. 54, 532.
„ Convertirung. 80, 793 und 87, 850.
„ Statutennachtrag, betr. Halle-Nordhausen-Cassel. 89, 864.
„ s. auch Halle-Cassel und Preuss. Eisenb.
Magdeburg-Wittenberge'sche Eisenbahn. Getreide-Tarif. 80, 793.
„ Directer Personenverkehr. Fahrplan-Aenderungen. 89, 865.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Main-Lahn-Siegbahn. Vorarbeiten. 83, 817.
Main-Neckar-Bahn. Retourbillets. 73, 726.
„ Unterhandlungen Badens. 96, 921.
„ Directer Güterverkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn. 103, 982.
Main-Weser-Bahn. Director Laubenheimer †. 60, 595.
„ Interesse-Declaration. 62, 619.
„ August-Einnahme. 79, 784.
Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Anleihe. Einzahlung. 100, 958.
Memmingen-Kempten. Bevorstehende Eröffnung. 78, 772.
Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Tarifänderungen. 61, 609 und 84, 824.
„ Tarifsätze für Garanzin und für Ausnahmeclasse D. 84, 824.
„ Erweiterung des Personenverkehrs. 62, 619.
„ Wagen-Miethe-Abrechnung. 63, 629 und 79, 784.
„ Werth- und Interesse-Declaration. 67, 664. 82, 808 und 85, 832.
„ Revers bei Verladung in unbedeckten Wagen. 67, 665.
„ Classification. 67, 665.
„ Personenverkehr. 68, 676.
„ Güterverkehr. 84, 824.
„ An- und Abfuhrgebühren. 89, 863.
„ Station Lörrach und Schopfheim. 98, 936.
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn. Deren Verhältnisse. 68, 675.
„ s. auch Oesterr. Eisenbahnen.
Münster-Bielefeld-Carlshafen. Comité constituirt. 83, 817.
München-Ingolstadt. Projectirungsarbeiten. 58, 574.
Mulden-Eisenbahnproject. (Glauchau-Wurzen.) Wichtigkeit und Rentabilitätsmomente. 72, 715.
Nassauische Staatsbahnen. Eröffnung der Bahnstrecken Nassau-Limburg. 56, 554. Limburg-Weilburg. 85, 831.
„ Bevorstehende Eröffnung der Strecke Weilburg-Wetzlar. 103, 982.
„ Kammerverhandlungen. 71, 705.
„ Eisenbahn-Anlehen 75, 745 und 77, 745.
„ Fahrplan der neuen Linie Nassau-Limburg. 59, 585.
„ Winterfahrplan. 80, 793.
„ Directer Verkehr. 77, 764 und 80, 793.
Neidenburg-Güldenboden. Project in Ostpreussen. 69, 684.
Neisse-Brieger Eisenbahn. Geschäftsbericht u. Generalversammlung. 54, 532.
Neustadt a. H.-Dürkheim. Bildung der Actien-Gesellschaft. 74, 737.
„ Concessions-Bestimmungen. 77, 764.
„ Erste Generalversammlung. 79, 783 und 87, 849.
Niederländische Rhein-Eisenbahn. Winterfahrplan. Directer Verkehr mit London. 78, 774.
Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Tarif-Ermässigung für Eisen. 57, 562
„ Betriebsergebnisse pro 1861. 57, 563.
„ Braunkohlenfracht-Ermässigung. 64, 638.
„ Zollabfertigung im Verkehr mit Russland. 67, 666.
„ Ermässigter Frachttarif für directe Steinkohlen-Transporte. 70, 693.
Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Ermässigter Tarif für Roheisen. No. 84. S. 825.
„ s. auch Preuss. u. Schles. Gebirgsbahn.
Niederschlesische Zweigbahn. Fracht-Ermässigungen für Getreide etc. 100, 958.
Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Frachtermässigung für Coaks. 58, 575.
„ Tarif-Aenderungen. 59, 584. 62, 617 und 89, 865.
„ Versammlung zu Bremen. 71, 705.
„ Militärbeförderung. 78, 773.
„ Gütertarifsatz. 78, 774.
„ Frachtermässigung für Getreide. 80, 793 u. 95, 913.
„ Kohlentarif. 96, 920.
„ Neue Verbandstationen. 88, 857.
„ Viehtransporte. 100, 958.
Nordwestliche internationale Eisenbahn zw. Preussen u. Holland zum Anschluss an die Niederländ. Bahnen. 73, 725.
Nürnberg-Würzburg. Bauten. 78, 772 und 79, 783.
Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlen-Eisenbahn. Abschlags-Dividende. 79, 784.
Oberschlesische Eisenbahn. Bau der Linie Neu-Berun-Oswiecim. 93, 895.
„ Tarifermässigung für Eisen. 57, 662.
„ do. für Steinkohlen. 68, 676 und 88, 857.
„ do. für Rohzink, Blei und Getreide. 87, 850.
„ do. für Flachssendungen. 96, 920.
„ Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte etc. 97, 929.
„ Einfluss des ermässigten Kohlentarifs. 73, 726.
„ Jahresbericht pro 1861. 68, 673.
„ Generalversammlung. 78, 773 und 81, 799.
„ Verkehrs-Entwickelung. 81, 799.
„ Dividendenberechtigte Stammactien. 84, 825.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Odenwaldbahn. Eröffnung, Fahrplan, Beschreibung. 92, 888.
„ s. auch Heidelberg-Mosbach.
Olmütz-Sternberg. Project. Petition ans Ministerium. 99, 947.
Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn. Verlängerung der Bahn über Scharley, Beuthen, Laurahütte etc. nach Myslowitz. 87, 849.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Oesterr.-Eisenbahn-Projecte. Fünfkirchen und Kanizsa-Kottori. Denkschrift. 64, 637.
„ Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Mezötur oder Gyoma an die Theiss, sowie für eine Verbindungsbahn zwischen der Theissbahn und der Kaiser Ferdinands Nordbahn. 68, 675.
„ Raab-Papa-Keszthely. 70, 692.
„ in Ungarn. 80, 792. 94, 905 u. 96, 920.
„ Bruck a. M.-Linz. 82, 807.
„ Wien oder Stockerau-Budweis. 84, 824.
„ Verschiedene vom Handelsministerium genehmigte. 98, 936.
„ Tokaj-Przemisler Flügelbahn. 99, 947.
Oesterreichischer Handelsstand und das Eisenbahntransport-Agio. 83, 817.
Oesterreichische Eisenbahnen und die Versicherungs-Gesellschaften. 88, 857.
„ Subventionen und Zinsgarantien. 57, 564.
„ Ein Stempelconflict, 90, 874.
„ Fahrkartenstempel. 98, 937.
„ Beförderung von Telegrammen über Unglücksfälle. 54, 536.
„ Ermässigung des Gebührenzuschlags auf der Staatsbahn, Elisabeths- und Theissbahn. 55, 546.
„ Sommerdienst. Vergnügungszüge. 77, 765.
„ Ersatzleistung der Unkosten für Reparaturen der Inventarial- und Verbrauchs-Gegenstände. 83, 817.
„ Einnahmen pro September. 87, 849; October 96, 918; November 104, 988.
„ Einfuhrverbot der Wolle nach Preussen. 97, 928.
Oesterr. Staatsbahn. Streit mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn über das Project Marchegg-Wien-Brünn. 97, 929.

Oesterr. Staatsbahn. Project Collin-Kaslau-Iglau-Znaim. No. 94, S. 905 u. 103, 982.
„ Viaduct zwischen dem Dresdner u. Brünner Bahnhof in Prag. 97, 928.
„ auf der Londoner Weltausstellung. 56, 551.
„ Auszeichnungen von Seite der Jury auf der Londoner Ausstellung. 62, 619.
„ Agiozuschlag-Ermässigung. 58, 575.
„ Verladung übelriechender Flüssigkeiten. 58, 575.
„ das Tarif-Agio. 61, 609.
„ Statistische Ausweise über den Krankenstand der Bediensteten in 1861. 61, 610.
„ Tarifirung von Manufacten nach der ermässigten Classe. 63, 630.
„ *Mittheilung über die mit der Maschine „Leopoldtstadt" in Temesvár angestellten Versuche. 65, 641.
„ Beschreibung der Schnellzugs-Locomotive „Duplex". 79, 785.
„ Statuten-Aenderung. 68, 677.
„ Tarif-Aenderung. 68, 677.
„ Verfahren bei unrichtigen Angaben in Frachtbriefen. 69, 686.
„ Bemühungen um gleichmässige Vorschriften für alle Oesterr. Bahnen. 70, 693.
„ Personalnachricht. Director Bresson. 82, 808.
„ Verspätete Personenzüge. 83, 817.
„ Entlassung von Weichenwächtern. 83, 817.
„ Fahrplan-Aenderungen, 88, 858.
„ Wagenbenutzungsverträge. 97, 929.
Oesterr. Südbahn. Kottori-Legrad. 63, 628.
„ Brennerbahn. 70, 692 und 80, 792 (s. auch Brennerbahn).
„ Isonzothalbahn-Project. 90, 873.
„ Bau der Linie Marburg-Klagenfurt. 80, 792. Probezug. 92, 887.
„ Bau der Linie Oedenburg-Kanizsa. 80, 792.
„ Project Padua-Rovigo. Vorarbeiten. 73, 726 und 80, 792.
„ Eröffnung der Strecke Steinbrück-Sissek. 80, 792.
„ Länge und Stationen der Croatischen Eisenbahn. 68, 675.
„ Projecte zum Ausbau der Ungarischen Linien. 94, 905.
„ Herabsetzung des Agio-Zuschlags. 63, 630.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 67, 665.
„ Fahrplan für die gemischten Personenzüge auf der Linie Steinbrück-Sissek. 82, 807.
„ Fahrplan-Aenderungen. 97, 927.
„ Tarife für Steinbrück-Sissek. 82, 807.
„ Salztransporte auf der Strecke Steinbrück-Sissek. 84, 825.
„ Modification einiger Tarifs-Bestimmungen. 88, 858.
„ Einstellung von Localzügen. 88, 858.
„ Eröffnung der Eisenbahn-Telegraphen-Stationen auf der Linie Steinbrück-Sissek. 100, 958.
„ Beschränkung der Personen-Eilfahrten zwischen Wien und Triest. 93. 895.
„ Ermässigte Schulkinder-Billets. 97, 929.
Ostdeutscher Eisenbahn-Verband. Bildung eines solchen. 92, 888.
Osterrath-Essen. Vorarbeiten. 76, 753.
„ Concession. 95, 912.
Ostfriesisch-Rheinischer Eisenbahn-Verband. Ermässigter Frachttarif für Roheisen. 84, 827.
Ostholsteinische Eisenbahnprojecte. Neumünster-Segeberg. Oldesloe und Neustadt-Segeberg. Concession. 85, 831. *86, 837. *98, 936.
Paris-Wien. Directer Eilgüter-Transport. 53, 524
Pfälzische Eisenbahnen. Concession zum Bau der neuen Linien. 57, 561.
„ Concessionsurkunde für den Bau Rheinpfälzischer Eisenbahnen. 60, 594.
„ Die Neubauten. 61, 607.
„ Staatsvertrag zwischen Baden und Bayern wegen der Rheinbrücke bei Mannheim. 55, 545.
„ Bevorstehende Eröffnung der Trajectanstalt zwischen Mannheim und Ludwigshafen. 89, 865.
Pfälzische Eisenbahnen. Stand der Arbeiten der Ostbahn bis Weiden. No. 91, S. 880.
„ Conversion. 60, 598.
„ Ausserordentl. Generalversammlung. 61, 609.
„ Personalnachricht (Jäger). 75, 745.
„ Dividenden- und Zins-Coupons-Einlösung. 94, 905.
„ Voraussichtliche Dividende. 95, 913.
Pfälz. Ludwigsbahn. Zweigbahn Speier-Germersheim und Homburg-St. Ingbert 61, 608.
„ Conversion. 66, 659 und 69, 685.
„ Generalversammlung. 105, 996, s. auch Neustadt-Dürkheim.
Pfälz. Maximiliansbahn. (Windener Zweigbahn.) Bevorstehender Bau. 61, 607.
„ Generalversammlung. 105, 996.
Posen-Bromberger Eisenbahnproject. Landräthliches Ausschreiben. 59, 584.
Preussen's Eisenbahnnetz. 78, 675.
„ Project schmalspuriger Eisenbahnen auf Chausséen. 64, 636.
„ Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen. 65, 647.
Preussische Eisenbahnprojecte in der Provinz Preussen, vor dem Provinzial-Landtag. 102, 974.
Preussische Eisenbahnen. Kammerverhandlung über den Eisenbahnetat für 1862 und 1863. 63, 629 und 79, 693.
„ Aufhebung des Eisenbahn-Commissariats zu Breslau. 82, 808.
„ Betriebs-Einnahmen pro Juni. 60, 595. Juli. 69, 685 und 71, 705. August. 78, 773. September. 86, 840 und 88, 856. October. 96, 918. November. 104, 987.
„ Getreide-Tarifsätze. 93, 895.
„ s. auch unter Leitartikel.
Preuss. Ostbahn. Tarifermässigung für Eisen. 57, 562.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 64, 637.
„ Schwellenwechsel. 65, 650.
„ Frachtermässigung für Steinkohlen. 68, 676.
„ Dirschauer Brücke. 88, 857.
„ Tarifsätze für Steinkohlen. 91, 880.
„ Fahrplan-Aenderungen. 97, 929.
„ Zweites Gleis auf frequenten Strecken. 99, 948.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Preussische Staats-Eisenbahnen. Normalbesoldungen der Beamten. 65, 648.
„ Personengeldsätze. 65, 648.
Prinz Wilhelmsbahn. IV. Wagenclasse. 59, 585.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 60, 596.
„ *Verkauf an die Bergisch-Märkische Eisenbahn. 101, 965.
Ratibor-Leobschütz-Neisse. 100, 958.
Rechte Oderuferbahn. Comitébildung. 89, 865.
„ Bedeutung 95, 912.
„ Ministerielle Mittheilung. 99, 947.
Rendsburg-Neumünster Eisenbahn. Geschäftsbericht pro 1861. 58, 574.
Rhein-Nahebahn. Generalversammlung. 55, 545.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 62, 618.
„ Berathung der Landtags-Commission über die Beschwerde der Actionäre wegen verweigerter Rechnungsablage. 65, 649.
„ Petition des Revisions-Ausschusses. 70, 693.
Rheinische Eisenbahnprojecte. Cleve-Zevenaar, Osterrath-Essen, Deutz-Soest. 84, 824.
Rheinische Eisenbahn. Zweigbahn nach Zevenaar. 58, 574.
„ Verhandlungen über den Ankauf der Mühlheim-Essener Pferdebahn. 59, 585.
„ Vorarbeiten für das Project Essen-Bremen. 65, 647.
„ Coblenzer Rheinbrücke. 84, 824.
„ Grundsteinlegung zu derselben. 94, 905
„ Rechtsfall. Vertragsstempel betr. 54, 538.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Rheinisch-Thüringischer Eisenb.-Verband. Entfernung zwischen Breslau und Düsseldorf. 86, 840.
„ Frachtermässigung. 74, 738.
Ruhrort-Crefeld-Kr. Gladbacher Eisenbahn. General-Versammlung. 66, 657.
Saarbrücker Eisenbahn. Geschäftsbericht pro 1861. 60, 597.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Sächsische Eisenbahn-Projecte. Kammerbeschlüsse. No. 56, S. 554.
„ s. auch unter Leitartikel.
Sächsische Staatseisenbahnen. Frachtermässigung für Steinkohlen von Zwickau nach Hof. 63, 630.
„ Straffall. 86, 840.
„ s. auch Tharandt-Freiberg.
Sächsisch-Böhmische Staatsbahn. Fahrplan-Aenderungen. 90, 873.
Sächsische Westl. Staatsbahn. Vollständiges Uebergehen der Chemnitz-Risaer Bahn in das Eigenthum des Staats. 73, 726.
Salzbergen-Almelo. Concession Hannovers. 95, 912.
Schleitheim-Stühlingen. 77, 764.
Schlesische Bahnprojecte. Orzesche-Laczisk, Wirrow-Pless-Dzieditz. 95, 912.
Schlesische Gebirgsbahn. 67, 664.
„ Kammerverhandlungen. 74, 737 und 75, 747. Gesetz. 80, 792.
„ Leitung des Baues. 91, 880.
Schulkinder-Billets zu ermässigten Preisen. 92, 888 und 97, 929.
Schweinfurt-Meiningen. Vertrag zwischen Meiningen und Bayern. Trace. 97, 928.
Siebenbürgische Eisenbahnen. Fortsetzung der Theissbahn von Grosswardein und von Arad über Kronstadt und Hermannstadt. 60, 595.
Soest-Deutz. Zeichnungen. 78, 772.
Stettin-Swinemünde. Vorarbeiten. 60, 594.
Stuttgart-Berger Pferdebahn. Project. 62, 617.
„ *Berathung der städtischen Behörden. 83, 816.
„ Vertrag der Stadt mit den Unternehmern. 92, 887.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. October-Einnahme. 97, 928.
„ s. auch Oesterr. Eisenbahnen.
Tarnowitz-Myslowitz über Scharley-Laurahütte. Project. 95, 912.
Taunus-Eisenbahn. Geschäftsbericht pro $18^{61}/_{62}$. 71, 706.
„ Directer Verkehr mit der Nassauischen Staatsbahn. 77, 764.
„ Directe Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern. 86, 841.
„ Directer Verkehr mit der Saarbrücker, der Saarbrück-Trierer und der Rhein-Nahe-Bahn. 98, 936.
„ Fahrplan-Aenderung. 79, 784.
„ Neues Güter-Reglement. 80, 793.
„ Frachtaufschläge für sperriges Gut. 84, 825.
Tetschen-Warnsdorf. Project. Interessenten-Versammlung in Kamnitz. 99, 948.
Tharandt-Freiberger Eisenbahn. Eröffnung. 65, 648.
„ Fahrplan. 67, 664.
„ *Geschichte. 69, 681.
„ Verkehr. 74, 738.
„ Betriebsergebnisse. 104, 989.
Theiss- und Galizische Carl Ludwigsbahn. Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Verbindungsbahn. 97, 928.
Theissbahn. Arad-Rothenthurmpass. Vorarbeiten. 57, 562. 58, 575 und 63, 628.
„ Agiozuschlag-Ermässigungen. 58, 575.
„ Zinsengarantie. 59, 586.
„ Bemessung des Freigewichts und der lagerzinsfreien Zeit. 69, 685.
„ Remonstration gegen Steuerzuschläge. 99, 948.
Thorn-Königsberg. Beginn der Vorarbeiten. 96, 920.
Thorn-Warschau s. Warschau-Thorn (Ausland.)
Thüringische Eisenbahn. Fortsetzung der Weissenfels-Geraer Eisenbahn. 57, 561.
„ Zweigbahn nach Ilversgehofen. Bevorstehender Bau. 101, 965.
„ Directer Personen- und Gepäck-Verkehr mit Duisburg. 53, 523.
„ Directer Personenverkehr nach Cöln. 84, 825.
„ Ueberfluthung. 63, 630.
„ Tagesordnung zur Generalversammlung. 70, 693.

Thüringische Eisenbahn. Generalversammlungen. No. 79, S. 784. 102, 975 u. 104, 989.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 71, 704.
„ Getreide-Tarif. 72, 717. 75, 747 u. 92, 888.
„ Convertirung. 73, 726.
„ Graf Keller ausgeschieden. 78, 773.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
Tilsit-Insterburg. Günstige Aussichten. 84, 824.
Traunstein-Landshut. Nivellirung. 82, 807.
Traunstein-Neuötting. Erhebungen. 53, 523.
Ungarische Eisenbahnen. Grosswardein-Clausenburg-Alföder Bahnproject. 99, 947.
„ Sillein-Pressburg. Agram-Essegg-Banat. Esseg-Save. Bewilligung zu den Vorarbeiten. 102, 974.
„ s. auch Oesterr. Projecte und Oesterr. Südbahn.
Venlo-Münster-Hamburg. Concession zu den Vorarbeiten. 71, 705.
„ Vorarbeiten. 76, 753 und 83, 817.
Viersen-Venlo. Comité-Bericht. 82, 807.
Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Neueröffnete Strecken im I. Semester 1862. 57, 562.
„ *Zur Tagesordnung der Amsterdamer Generalversammlung. 59, 578.
„ Amsterdamer Generalversammlung am 28. Juli 1862. 63, 628 und *75, 741.
„ Jahresbericht der geschäftsführenden Direction. 61, 603.
„ Ausserordentliche Generalversammlung angesagt. 89, 865. Abgesagt. 97, 928 und 103, 982.
„ Beschlüsse der Commission für Revision des Vereins-Personen Reglements. 102, 974.
„ Beschlüsse der Commission für Revision des Vereins-Güter-Reglements. 102, 974.
„ Deren Beschlüsse, betreff. Frachtzuschlagssätze für Declarationen höheren Werths. 103, 982.
Vereins-Frachtbriefformular, s. unter Leitartikel: Frachtbriefformular.
Vorpommersche Bahn. Anforderungen des Kriegsministers. 77, 764.
„ Bau-Fortschritte. 93, 895.
Werra-Eisenbahn. Project einer Zweigbahn nach Schmalkalden. 83, 817.
„ Project einer Anschlussbahn von Grimmenthal nach Suhl. 103, 982.
„ Betriebs-Einnahmen. 53, 523 und 63, 630.
„ Verkehrsverhältnisse. 57, 564.
„ Directer Personen- und Gepäckverkehr mit Bayerischen Stationen. 58, 575.
„ Geschäftsbericht pro 1861. 59, 585.
„ Generalversammlung. 54, 534.
Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Einstellung des Nachtschnellzugs zwischen Frankfurt a. M. und Berlin via Kreiensen. 82, 808.
Westfälische Eisenbahn. Geschäftsbericht pro 1861. 54, 533.
„ Getreide-Tarif. 75, 745.
„ s. auch Preuss. Eisenbahnen.
West-Holsteinische Eisenbahn. Project. 57, 561.
Wiener Verbindungsbahn zwischen der Wien-Neu-Szönyer Linie und der Südbahn. 61, 608.
Wiener Verbindungsbahn. Einstellung der Dampf-Omnibusfahrten 76, 754.
Wilhelmsbahn. Leobschütz-Neustadt-Neisse. Beginn der Vermessungen, Nivellirungen etc. 79, 783.
„ Frachtermässigung für Steinkohlen. 68, 676 und 70, 693.
„ Generalversammlung. 70, 693 und 81, 799.
Württembergische Eisenbahnprojecte. Unterboihingen-Kirchheim. Concessionsertheilung. 62, 617.
„ Aufforderung zur Actienzeichnung. 94, 905 und 95, 911.
Württembergische Staatsbahnen. Stand des Eisenbahnbaues im Juli 1862. 61, 608.
„ do. im November. 93, 895.
„ Eröffnung der Kocherbahn. 64, 638 und 66, 659.
„ Oberneckarbahn. 105, 996.
Württembergische Staatsbahnen. Pforzheim-Mühlacker Anschlussbahn. No. 105, S. 996.
„ Nagoldthal- (und Enzthal-) Bahn. 105, 996.
„ Abonnementskarten. 62, 619.
„ Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofs. 62, 619.
„ Aenderung des Tarifs für Beförderung von Gütern im Mitteldeutschen Verband. 73, 726.
„ Zulässigkeit der Unterbrechung der Fahrt innerhalb der Gültigkeitsdauer eines Personenbillets. 82, 808.
„ Fahrplan-Aenderungen. 92, 889.
„ Frachtermässigungen. 92, 888.
„ Erhöhung der Gepäcktaxen. 94, 905.
„ Neue Transportordnung. 95, 913 u. *101, 962.
„ Tarif-Aenderungen. Directer Güterverkehr mit Baden. 100, 958.
„ Anwendung der Pfeifenleine. 104, 989.
„ Central-Büreau für fehlende etc. Güter. 104, 989.
Zittau-Reichenberger Eisenbahn. Generalversammlung. 54, 535.

b. Ausland.

Algier-Blidah. Eröffnung. Nr. 69, S. 686.
America (Nord-). *Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Nordamerica's. No. 53, S. 521.
„ Eisenbahnen in Nordamerica. 59, 586.
„ Verkehrswesen. 74, 733 und 78, 770.
„ Statistisches 90, 874.
„ Fahrgeschwindigkeit. *53, 522 u. 80, 793.
„ Eisenbahnwagen. 85, 830.
„ Unglücksfälle. 100, 958.
„ Eisenbahngesetz im Staate Massachusetts. 66, 654.
„ Philadelphia's Verbindungsbahn. 101, 966.
„ Atlantic-Great-Western Eisenbahn. 82, 808.
„ Chicago-Northwestern Eisenbahn. 83, 817.
„ Milwaukie-Prairie du Chien Eisenb. Rückzahlung von Obligationen. 82, 808.
„ Northern-Illinois Eisenbahn. Eröffnung. 76, 755.
„ Oelbach-Eisenbahn. 99, 949.
„ Pacific-Eisenbahn und Telegraphenbill. 54, 535.
„ Rome-Watertown-Ogdensburgh Eisenbahn. Eröffnung. 76, 755.
„ Rome-Watertown-Eisenbahn. 90, 874.
„ Mexico. Project Vera Cruz-Cordova. 76, 755.
„ s. auch Panama-Bahn.
America (Süd-). Buenos-Ayres. Concessionen. 62, 620.
„ Buenos-Ayres-Chascomas. Project. Bauten an der San Fernando Bahn. 80, 793.
„ Projectirter Bau nach dem Panama-Strom. 78, 776.
„ Brasilianische Eisenbahnen nach dem Jahresbericht des Brasilianischen Handelsministeriums. *82, 805 und 85, 832.
„ Chili. Coquimbo-Bahn. Beschreibung. 63, 631.
„ „ Santiago-Valparaiso. 68, 678.
Antwerpen-Hasselt s. Belgien.
Asien. Euphratbahn. Deren Bedeutung. 78, 776.
„ s. auch Ostindien und Sibirien.
Australien. Technische Notizen über Eisenbahnen. 74, 735.
„ Verkehrsverhältnisse der Colonie Victoria. 82, 808.
Belgien. Antwerpen-Hasselt. Annahme des Gesetz-Entwurfs durch die Belgischen Kammern. 60, 598.
„ „ durch die Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn-Gesellschaft gebaut. 79, 784.
„ Lüttich-Preussische Grenze über Jubeville und Herve, von den Belgischen Kammern genehmigt. 62, 620.
„ Tamines-Landen. Concession. 93, 896.
*Cimbrische Halbinsel, deren Eisenbahnen. 68, 669 und 86, 837.
Czernawoda-Küstendje Eisenbahn. Wichtigkeit. No. 69, S. 686.
„ Nach dem Preuss. Consulats-Bericht. 81, 800.
Dänische Eisenbahnen. Aarhuus-Randers. Eröffnung. 73, 726 (s. auch Cimbrische Eisenb).
Englische Eisenbahn-Statistik. 80, 793.
Englische Eisenbahnen. Unglücksfälle auf denselben. 54, 532.
„ Eisenbahn-Unglück bei Market-Harborough. 78, 775.
„ Einsturz eines Eisenbahn-Tunnels. 90, 874.
„ Eisenbahn-Zustände. 73, 727.
„ Unterirdische Eisenbahn in London. 57, 558. 63, 631 und 66, 659.
„ Neue Eisenbahn durch London. 94, 905.
„ Bedford-Cambridge Bahn. Eröffnung und Beschreibung der Bahn. 80, 793.
„ Great North of Scotland Bahn. Technische Notizen. 93, 896.
„ Liverpool-Garston. Bahnbau. 91, 881.
„ London-Brighton-South-Coast Eisenbahn. Kosten eines Eisenbahn-Unglücks. 80, 794.
„ North-Eastern Bahn. Eröffnung der Nidd-Valey Zweigbahn, 65, 649.
„ Portpatrick Eisenbahn. Eröffnung und Bedeutung. 88, 858.
Eröffnung neuer Bahnstrecken, u. zwar in
America: Rome-Watertown-Ogdenburgh. 76, 755.
„ Northern-Illinois Eisenbahn. 76, 755.
Asien: Station Ephesus der Aidin Bahn. 79, 785.
„ Calcutta-Chanaghat. 92, 889.
Dänemark: Aarhuus-Randers Eisenbahn. 73, 726.
England: Nidd-Valey Zweigbahn. 65, 649.
„ Bedford-Cambridge Bahn. 80, 793.
Frankreich: Uebersicht. 73, 727 u. 104, 991.
„ Algier-Blidah. 69, 686.
„ Pontalier-Mouchard. 91, 881.
Italien: Rom-Neapel: bis San-Germano. 76, 755; bis Neapel 77, 765 u. 85, 832.
„ Florenz-Pontasieve. 79, 785.
Polen: Wilna-Warschau. 96, 921.
„ Warschau-Bromberg. 97, 929.
Schweden: Stockholm-Gothenburg. 92, 889.
Schweiz: Oronbahn. 70, 693 und 76, 755.
Spanien: Bilbao-Miranda. 84, 821.
Türkei: Aidin Bahn. 101, 966.
Frankreich. Erhöhung der Frachtbrief-Stempel-Gebühr. 59, 586.
Französische Eisenbahnen. Erleichterungen in Betreff der Tarif-Feststellungen für den Ausfuhr- und Transit-Verkehr. 63, 630.
„ Im I. Semester 1862 neu eröffnete Bahnen. 73, 727.
„ Seit Juli eröffnete Strecken. 104, 991.
„ Anlagecapital. 97, 929.
„ Decret über neue Linien. 62, 620.
„ Neue Projecte. 79, 785.
„ Grand-Parc-Rouen. 69, 686.
*Holsteinische und Schleswigsche (Cimbrische Eisenbahnen. 68, 669 u. 86, 837.
Italienische Eisenbahnen. Officielle Eisenbahnkarte. 78, 775.
„ Die genehmigten Bahnlinien der Gesellschaft Talabot. 53, 525.
„ Mont-Cenis-Tunnel. Stand der Arbeiten. 57, 564 (s. auch unter Leitartikel).
„ Anlagecapital des Staates. 68, 677.
„ Bastoggi's Concessionen. 75, 745.
„ (Messina-Catanea). Beendigung der Vorarbeiten. 59, 586.
„ Toskanische Eisenbahnen in 1862 nach dem Jahresbericht des Preuss. Consuls. 93, 894.
„ Eröffnung der Strecke Florenz-Pontasieve. 79, 785.
„ *Concessionsertheilung für die Eisenbahnbauten in Süd-Italien. 90, 871.
„ Verzeichniss der Längen. 93, 896.
„ Rom-Neapel: Eröffnung bis San Germano 76, 755; bis Neapel 77, 765 u. 85, 832.
„ Concession für die Bahn von Civitavecchia nach Ortebello. 88, 858.
Luxemburgische Nordbahn. Beginn der Bauten. 105, 997.

Luxemburgische Wilhelmsbahn. Jahresbericht pro 1861. No 86, S. 841.
Moldauische Eisenbahn. Anleihe. 65, 650.
*Niederländische Staats-Eisenbahnen. 59, 577.
Ostindische Eisenbahnen. Statistisches. 74, 738.
„ Eröffnete und im Bau begriffene Linien. 96, 921.
„ Anlagecapital. Projectirte Pferdebahnen. 69, 686.
„ Bau einer Eisenbahn-Brücke bei Calcutta. 84, 825.
„ Eisenbahn-Brücke bei Delhi. 88, 859.
„ Eröffnung der Strecke Calcutta-Chanaghat. 92, 889.
„ Madras Eisenbahn. 65, 650.
Panama Eisenbahn. 68, 677 und *98, 933.
Polen. Eisenbahnprojecte. 81, 799.
„ Kalisch-Rokocin. 101, 966.
Russische Eisenbahnen. Personenwagen. 86, 839.
„ Fahrplan-Aenderungen. 97, 929.
„ Kiew-Odessa. 97, 929.
„ Moskau-Nischni-Nowgorod. 68, 677 und 69, 686.
„ Moskau-Saratow und Jaroslaw. 77, 765.
„ Petersburg-Oranienbaum. Concessionsertheilung. 54, 535.
„ Warschau-Thorn. Fortgang der Bauten. 64, 636 u. 79, 784.
„ „ Bervorstehende Betriebs-Uebergabe. Senkung der Eisenbahn-Brücke bei Wloclawek. 87, 850.
„ Petersburg-Wilna-Warschau. Probefahrt. 79, 785. Officielle Bestätigung. 84, 825.
„ „ Eröffnung. 96, 921.
„ Warschau-Bromberger Bahn. Einnahmen pro August. 76, 754. October. 94, 905.
„ „ Generalversammlung. 56, 554.
„ „ Geschäftsbericht. 76, 754.
„ Warschau-Wiener Bahn. Einnahmen pro August. 76, 754. October 94, 905.
„ „ Generalversammlung. 55, 546.
„ „ Geschäftsbericht pro 1861. 76, 754.
Sardinien. Concession für Eisenbahnen auf der Insel Sardinien. 59, 586.
„ „ Die concessionirten Linien. 79, 785.
Schweden. Stockholm-Gothenburg. (Oerebro-Töreboda). Eröffnung. 57, 564 u. 92, 889.
Schweizer Eisenbahnen. *Ueber die Differentialtarife derselben. 77, 761.
„ Personentransport in 1861. 89, 864.
„ Militärische Benutzung derselben in Kriegszeiten. 91, 879.
„ Betriebs-Ergebnisse vom 1. Januar bis 30. Sept. 1862. 94, 906.
„ Stämpfli's Broschüre. 101, 966.
„ Projecte. 99, 944.
„ Alpenbahn-Projecte. Simplonbahn. 86. 841.
„ „ St. Bernhardt-Project. 91, 881.
„ „ Moutons Concessionsgesuch zum Bau über den Lucmanier. 99, 949.
„ „ Mont Ceeis und Lucmanier. 101, 966.
„ Berner Staats- (Ostwest-) Bahn. Aenderung der Trace. 85, 832.
„ Förderung der Linie Biel-Langnau. 98, 937.
„ Centralbahn. Actienzeichnungen. 76, 755.
„ „ Entscheidung des Homburger Bach-Processes. 93, 896.
„ Franco-Suisse. Bilance am 31. Decbr. 1861. 56, 554.
„ „ Pontalier-Mouchard vollendet 78, 775.
„ „ Eröffnung der Strecke Pontalier-Mouchard. 91, 881.
„ „ Distanzen von Paris. 93, 896.
„ Gotthardbahn. Wetti's Plan. Subsidien zu den Vorarbeiten. 77, 765.
„ Jura Industriel. Neues Abonnements-System. 57, 565 u. 88, 858.
„ Ligne d'Italie. Project Sitten-Sierre. 84, 825.
„ Nordostbahn. *Fortsetzung deren Geschichte. 56, 649 und 60, 589.
„ Einnahme pro August. 80, 893.
Schweizer Eisenbahnen. Oronbahn. Stationen zwischen Freiburg und Romont. No. 57, S. 564.
„ „ Betriebseröffnung. 70, 693.
„ „ Eröffnung. Differenzen mit der Waadter Regierung. Betriebs-Uebernahme der Strecke Bern-Freiburger Grenze. 76, 755.
„ „ Frequenz. 78, 775.
„ „ s. auch unter Leitartikel.
„ Ostwestbahn. Zinsenzahlung. 74, 738.
„ Stein-Gottmadingen. Project. 88, 858.
„ Vereinigte Schweizerbahnen. Directer Verkehr via Waldshut. 81, 800.
„ Yverdon-Pajerne-Fribourg. Project. 84, 825 und 88, 858.
„ Zürich-Küssnachter Pferdebahn. Comité. 98, 937.
Sibirische Eisenbahnen. Perm-Tümen. Vorarbeiten. 85, 832.
Spanien. *Eine Eisenbahn durch die Pyrenäen. 84, 821.
Türkei. Aidin Bahn. Feierlichkeithn bei der Eröffnung. 101, 966.
Wallachische Eisenbahnen. 99, 949 u. 105, 997.

3. Telegraphenwesen.

America. Telegraphen-Tarif dorthin. No. 53, S. 525.
Asiens Telegraphen. Sibirien, Türkei, Persien. 80, 794.
Atlantischer Telegraph. Neue Tiefen-Messungen. 75, 746. 102, 975.
„ Das neue Kabel. 69, 687.
Australien. Neue Linien. 68, 678.
„ Colonie Victoria. 82, 808.
Bayern. Telegraphische Verbindung mit der Schweiz durch den Bodensee. 58, 575.
„ Telegraphen-Vertrag mit der Schweiz. 85, 833.
„ Lehrcursus der Post- und Eisenbahndienst-Aspiranten. 88, 859.
„ Beförderung von Staats- und Privatdepeschen durch die Bahnbetriebs-Telegraphen. 90, 875.
Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Privat-Depeschen-Verkehr. 96, 920.
Depeschen-Beförderung in Röhren. 73, 728.
Deutsch-Oesterreichischer Telegraphen-Verein. Statistische Uebersicht der Linien und Stationen. 86, 840.
„ Erstattung der Gebühren für verstümmelte Depeschen. 94, 906.
Electric and International-Telegraph-Company. Neues Kabel. 65, 650.
„ Linienlänge. 82, 809.
Electrische Signale für hülfsbedürftige Eisenbahnzüge. 72, 714.
Emden-England. Unterbrechung der Linie. 57, 565.
Frankreich. Statistisches. 62, 620.
„ Notizen über die unterirdischen Telegraphenleitungen in Paris. 78, 776.
Griechenland. Linie Argos-Tripolitza. 65, 650.
„ Lamia-Türkische Grenze. 79, 785.
Lindau-Rorschach. Telegraphen-Verbindung. 73, 727. 76, 755.
Lippe-Detmold. Telegraphen-Vertrag mit Preussen. 62, 620.
London-Sibirien. Directe Telegraphen-Verbindung. 82, 809.
Mannheim-Ludwigshafen. Versenkung des Telegraphen-Kabels. 85, 833.
Morse'scher Apparat. Ueber die Zahl der einfachen telegraphischen Zeichen in einer Minute auf demselben. 62, 620.
„ auf der Londoner Industrie-Ausstellung. 82, 805 und 89, 862.
Oesterreich. Beförderung von Telegrammen über Unglücksfälle auf österr. Eisenbahnen durch den Staatstelegraphen. 54, 536.
„ Statistisches nach Czoerny. 55, 546.
„ Telegraphen-Vertrag mit den vereinigten Donaufürstenthümern. 70, 694.
„ Ermächtigung der Eisenbahn-Telegraphenstationen zur internationalen Telegraphen-Correspondenz. 85, 833.
Oesterr. Südbahn. Eröffnung der Eisenbahn-Telegraphen auf der Strecke Agram-Sissek. No. 100, S. 958.
Ostindiens Telegraphennetz. 73, 727.
Preussen. Gebührenermässigung für telegraphische Postrestante. 62, 620.
„ Telegraphen-Vertrag mit Lippe-Detmold. 62, 620.
„ Vereinigung der Telegraphen-Stationen mit den Orts-Postanstalten. 80, 794.
„ Frequenz in 1860. 82, 809.
„ Remunerirung der Telegraphen-Beamten. 86, 842.
„ Reglement über Ausgabe und Bestellung von Depeschen bei der Telegraphen-Expedition an der Börse zu Berlin. 90, 874.
„ Fortschritte des telegraphischen Verkehrs. 92, 889.
„ Nachrichten über die Benutzung der Telegraphenlinien zur Beförderung von Privat-Depeschen nach dem In- und Auslande. 81, 801.
Preussische Ostbahn. Unterrichtung des Zugspersonals im Telegraphiren. 62, 620.
Russlands Telegraphen-Ausdehnung. 76, 755.
„ Eröffnung der Telegraphen-Verbindung zwischen Petersburg und Omsk. 86, 842.
„ Linie Kjächta-Peking. 86, 842. 101, 966.
Schmiedeeiserne optische Telegraphen. 86, 842.
Schweiz. Telegraphen-Vertrag mit Bayern. 85, 833.
„ Telegraphen-Budget. 88, 859.
*Telegraphie. Historisches aus den ersten Jahren derselben. 83, 816.
Telegraphentarif nach Nordamerica. 53, 525.
Telegraphen-Druckapparate für den Bahndienst. 82, 805 und 89, 862.
Ueberlandstelegraph von England nach Ostindien. 69, 687.
Wiener Stadttelegraph. Project. 82, 809 und 85, 833. Ungünstige Aussichten. 93, 897.
Württemberg. Anlegung von Telegraphenleitungen. 62, 620.

4. Postwesen.

Post.

America. Die Nordamericanische Postverwaltung in 1859. Nr. 93, S. 897.
„ Marken-Verkauf im III. Quartal 1862. 85, 833.
„ Correspondenz nach Südamerica. 88, 859.
Australien. Verkehrsverhältnisse der Colonie Victoria. 82, 808.
Baden. Wegfall des Briefbestellgeldes und der Zuschlagstaxe für die Landpost. Einführung einer allgemeinen Brieftaxe. 80, 794.
Brieftaxe in Deutschland. 62, 621.
Deutsch-Oesterreichischer Postverein. Eintheilung des Pfundes in 30 Loth und der Unterabtheilung in Zehntheile. 67, 666.
„ Neue Ausgabe von Briefmarken. 81, 800.
„ Betriebsergebnisse in 1861. 103, 981.
Donauländer. Postverbindung in den unteren. 94, 906.
Englisch-Belgisch-Deutscher Postdienst (ein zweiter täglicher). 81, 801.
Englische Postverwaltung im Jahre 1861. 59, 587.
Hendschel, U., General-Post-Directions-Secretair †. 93, 897.
Oesterr. Postverwaltung in 1861. 98, 937.
Polen's Postwesen. 94, 906.
Preussen. Behandlung der Einzahlungsbriefe. 57, 565.
„ Aufforderung zum Declariren von Geld- und Werth-Sendungen. 63, 632.
„ Beförderung von Briefen nach Städten in den aus der Union geschiedenen Staaten von Nordamerica. 70, 694.
„ Aufhebung des Orts-Briefbestellgeldes. 81, 800.
„ Die Landbriefbestellung. 81, 800.
„ Genaue Adresse der Postsendungen an Gesellschaften, Vereine etc. 82, 809.
„ Vertrag mit dem Englischen General-Postmeister. 88, 859.
„ Entwickelung des Postwesens. 93, 897.

Sachsen. Postverkehr mit America. No. 80, S. 794.
Schweizerisches Postwesen im Jahre 1861 und sein Verhältniss zu den Schweizerischen Eisenbahnen. 54, 536.
Türkisches Postwesen. 96, 922.
Ueberlands-Poststrasse nach Californien. 74, 738.
Ueberlandpost. Die Beförderung der Englisch-Ostindischen Post. 74, 738.
Württemberg. Landpostbotenwesen. 62, 621.

5. Schifffahrt.

Bauer's Hebungsversuche. No. 82, S. 809 u. 96, 922.
Bodensee-Dampfschifffahrt. Herabsetzung der Gepäcktaxe Seitens Württembergs. 92, 890.
Chiemsee-Dampfschifffahrt. 54, 537 u. 59, 587.
Dampfschiffe, neues System. 90, 874.
Dampfschiff-Unternehmungen. Grosse Dampfschiffe. 92, 889.
Dänemarks Kriegsmarine. 88, 859.
Donau-Dampfschifffahrt, Bayerische. Uebergang an die Oesterreichische. 75, 745. 76, 755.
„ Englische von Serbien subventinonirt. 57, 565 (s. auch unter Oesterreich).
Dover-Calais. Post-Dampfschifffahrt. 86, 842.
*Elbing-Oberländischer Canal. 73, 723.
Englisch-Americanische Post-Dampfschiffe. 80, 795.
England-Ostindien. Engl. Dampfschifffahrts-Gesellschaft. 57, 565 und 98, 937.
„ Neue Route. 96, 921.
Frankreich. Neue Dampfschifffahrts-Unternehmungen. 82, 810 und 86, 842.
Great-Eastern. Reperatur. 84, 826.
Griechenland. Durchstechung des Isthmus von Korinth. 99, 950.
Holsteinischer Canal. Project zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee, von Brunsbüttel nach Neustadt. 55, 546. 67, 666 und 68, 678. Veränderte Richtung. 74, 739.
Indo-Chinische Post-Dampfschifflinie. Französische Eröffnung. 86, 842.
Kriegsflottten. Deren Stärke gegenüber den Handelsflotten. 96, 922.
Liverpooler Hafen-Verkehr in $18^{61}/_{62}$. 92, 889.
Niederlande. Gesetzentwurf, betr. die Verbesserung der Wasserwege bei Amsterdam und Rotterdam. 85, 833.
Norddeutscher Lloyd. Betriebs-Einnahmen pro Mai. 55, 546. Juni 63, 632. Juli 72, 718. August 82, 809. September 93, 897.
„ Fahrgeschwindigkeit. 76, 755.
„ Anschaffung neuer Schiffe. 99, 950.
Oesterreichisch-Americanische Dampfschifffahrts-Verbindungen zwischen Triest und New-York. 93, 897.
Oesterreichische Subventionen und Zinsgarantien für den Lloyd und die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. 57, 565.
Oesterreichische. Dampfbootfahrten zwischen Essegg-Legrad. 86, 842.
Oesterr. I. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Einnahmen bis $^5/_962$. 80, 795.
„ Fracht-Rabatte für Getreide. 82, 809.
„ Fahrplan der Personenschiffe. 84, 826.
Oesterreichische Marine. 67, 666.
Preussen's schiffbare Wasserstrassen. 69, 687.
„ Kriegsmarine. 88, 859.
Saar-Canal zur Verbindung mit dem Rhein-Marne-Canal in Frankreich. 72, 718 und 75, 745.
Schweiz. Dampfschifffahrts-Gesellschaften in Luzern. 82, 809.
Seetransport und der Vernichtungskampf der Elemente gegen ihn. No. 73, S. 728.
Spanische Schifffahrt. 85, 833.
Suez-Canal. 80, 795 und 82, 809.
„ Stand der Arbeiten. 96, 929.
Ueberseeische Dampferlinien. 82, 810 u. 86, 842.

6. Volkswirthschaftliches, Juristisches und Literatur.

a. Volkswirthschaftliches.

Böhmischer Handelsstand. Eingabe an das Handelsministerium, Eisenbahnhaftpflicht betreffend. Nr. 67, S. 666.
Borsig'sche Maschinen-Bauanstalt zu Berlin. 25jähriges Jubiläum und Geschichte. 64, 639.
*Deutsch-Französischer Handelsvertrag und die Eisenbahnen. 57, 559. 58, 570 u. 571.
„ Annahme desselben durch das Preuss. Abgeordnetenhaus. 62, 621.
Eisenbahnen. Verhältniss zum Staate. Preuss. Kammerverhandlungen. 68, 679.
Eisenbahnen der Erde. Kosten derselben. 62, 621.
Elbzollfrage. Vorschlag Sachsens zur Errichtung einer einzigen Hebestelle. 69, 687.
Getreide-Transport. Ernte-Ausfall. 72, 718.
Goethe's Blicke in die Zukunft des Verkehrswesens. 72, 718.
Lebensmittel. Einfluss der Eisenbahnen auf die Preisgestaltung derselben. 71, 707.
Locomotive, erste, als Merkwürdigkeit. 88, 858.
Omnibusse in London. 88, 858.
„ in Berlin. 93, 898.
Ostindiens Verkehrsmittel. 93, 898.
Packträger-Institut zu Regensburg. 54, 537.
Preussen. Die Transportkosten der Eisenbahnen und der übrigen Verkehrsstrassen der Provinz Preussen. 101, 966.
Russische Eisenbahnen und der Holzhandel. 96, 922.
*Steinöl, americanisches (Petroleum). 84, 822.
Spanien's Production und Verkehrsmittel. 93, 898.
Strassenlocomotiven. Bescheid des Preuss. Handelsministeriums wegen Zulassung solcher auf Staatschausseen und anderen öffentlichen Wegen. 71, 707.
Strasseneisenbahnen zu Hamburg und Altona. 75, 745 und 81, 801.
„ s. auch unter „Technisches."
Tarifermässigungen und die Ruhrkohle. 99, 949.
Trier'er Handelskammer. Bericht pro 1861. 72. 718.
Volkswirthschaftliche Gesellschaft für Mitteldeutschland. Tagesordnung der IV. Sitzung. 65, 650.
Zollabfertigung im Verkehr mit Russland. 67, 666.
Zollwesen. Reorganisation in Polen. 93, 898.

b. Juristisches.

Bergbau-Beschränkung. *Steht dem Bergwerksbesitzer, welcher zu Gunsten einer anliegenden Eisenbahn in der Ausübung des Bergbaues beschränkt wird, ein Entschädigungsrecht gegen den Eigenthümer der betreffenden Bahn zu? Nr. 54, S. 538.
Criminalrechtsfall. Hinlegen von Steinen auf die Schienen (8 Monate Arbeitshaus-Strafe). 65, 650.
„ Bestrafung wegen Eisenbahnbeschädigung durch zu rasches Fahren. 86, 840.
Erneuerungsfond. Ist die Anforderung an die Eisenbahnen zur Bildung eines solchen gesetzlich begründet? No. 59, S. 587.
Expropriation. *Ist Eigenthumsabtretung in Folge Expropriation Kauf? 87, 848.
Rheinische Eisenbahn. Stempelfrage. 54, 538.
Vereins-Güterreglement. *Nichtigkeit der Reglements bei der Entschädigung für abhanden gekommene Güter. 62, 614.
„ *Zu §. 22 Nr. 2 und 3 des Vereins-Güter-Reglements vom $^1/_362$. 78, 772. 91, 877.
„ *Entschädigung wegen verspäteten Eintreffens eines Frachtgutes. 79, 782.
*Verzollung. Ist eine Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Verzollung an der (Französichen) Grenze ohne speciellen Auftrag (oder ohne vorherige Anfrage beim Adressaten) vornehmen zu lassen? 102, 973.

c. Literatur.

Becker, Baurath, ausgeführte Constructionen des Ingenieurs. Nr. 82, S. 810.
Central-Organ der Vereinigung von Genossenschaften junger Kaufleute Deutschlands. 57, 565.
Geologisch-Statistische Karte über die Förderung, die Abfuhr und den Verbrauch der Stein- und Braunkohlen in 1860. 72, 718.
Hahn, Dr. Fr. v. Commentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. 84, 826.
Heusinger v. Waldegg, Edmund. Die Literatur des gesammten Eisenbahnwesens etc. 81, 800.
„ *Die eiserne Eisenbahn, oder neue einfache Eisen-Constructionen für Eisenbahnen. 89, 861.
Holzamer. Studien über deutsche und englische Brieftaxen. 68, 679.
Kolb, G. Fr. Handbuch der vergleichenden Statistik der Völkerzustands- und Staatenkunde. 84, 826.
Lamont, Prof. Dr. J. Der Erdstrom nnd der Zusammenhang desselben mit dem Magnetismus der Erde. 88, 860.
Rudolph, H. Orts-Lexicon. 88, 860.
Schmidlin, Dr. W. *Ueber die Differential-Tarife der Eisenbahnen der Schweiz. 77, 761.
Schulz, G. Allgemeines Deutsches Eisenbahn-Güter-Tarif-Buch für 1863. 87, 850.
Statistisches Büreau in Berlin und die Preussische Eisenbahn-Statistik. 81, 801.
Stein, Dr. C. G. D. Neuer Atlas der ganzen Erde. 82, 810.
Stein, Dr. C. G. D. und Hörschelmann, Dr. F. Handbuch der Geographie und Statistik. 82, 810.
Unsere Tage. Braunschweig, George Westermann. 105, 998.
Tecklenborg, H. System des See-Versicherungswesens. 90, 875.
Volz, E. General-Karte der Eisenbahnen Deutschlands. 105, 997.
Weber, v. Die Schule des Eisenbahnwesens. 77, 765.
Zeitschrift für Locomotivführer. 91, 881.

d. Miscellen.

Eisenbahn-Karten-Auction. Nr. 85, S. 832.
Eisenbahn-Phänomen. 80, 794.
Eisenbahn-Vorfälle im Americanischen Kriege. 74, 739 und 99, 950.
Glücksfall. 95, 913.
Kosten eines Eisenbahn-Unglücks. 80, 794.
Locomotive, die erste. 88, 858.
Stephenson-Denkmal. 85, 832.
Tollkühner Streich. 92, 890.

III. Officieller Anzeiger.

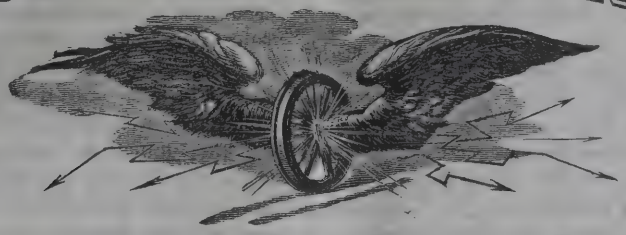
Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Retour-Billets I. u. II. Classe. Nr. 53, S. 526.
„ Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. 57, 566.
„ Zinsenzahlung und Einlösung ausgelooster Obligationen. 53, 526; 57, 567; 101, 967 u. 105, 999.
„ Einladung zur Generalversammlung. 54, 540.
„ Rollgeschäft zu Bahnhof Obercassel. 55, 547.
„ Durchgehender Personen- u. Gepäck-Verkehr. 63, 632. (3 mal.)
„ Fahrplan von 5/962. 73, 731. (2 mal.)
„ Kürzeste und billigste Eisenbahnroute nach und von Belgien, Frankreich und deren Seehäfen. 78, 778; 95, 915.
„ Fehlende Güter. 75, 748; 76, 756 u. 78, 780.
„ Verpachtung von Restaurationen. 79, 787; (3 mal.)
„ Lieferung von Betriebs-Materialien. 89, 867; (3 mal.) Oberbau-Materialien. 91, 882. Bekleidung. 95, 915.
„ Verkauf von Metall-Abgängen. 102. 976.
„ Internationaler-Belgischer Eisenbahn-Verkehr. 98, 939.
„ Einnahmen. Seite 632. 668. 796 843. 924. 984.
Aachen-Mastrichter Eisenbahn. Fahrplan vom 1/1162. 89, 866.
„ Zinscoupons-Einlösung. 92, 981.
„ Einnahmen. Seite 624. 688. 787. 835 u. 908.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Lagerzinsfreie Zeit. 68, 680.
„ Winterfahrplan. 78. 778.
„ Einnahmen. Seite 624. 667. 730. 828. 908. 960.
Badische Staatsbahnen. Eröffnung der Strecke Heidelberg-Mosbach. 92, 891.
„ Lieferung von Telegraphen-Materialien. 65, 652.
Badische Wasser- u. Strassenbau-Oberdirection. Vacanzen für Ingenieure. 53, 527.
Bayerische Ostbahnen. Einladung der Actionäre zur Generalversammlung. 105, 999.
„ Einnahme pro August. 82, 812,
Bayerische Staatsbahnen. Eröffnung der Iller-Bahn. (Ulm — Memmingen). 84, 827.
Bergisch-Märkische Eisenbahn. Zinsenzahlung. 53, 526. 104, 991.
„ Ausloosung von Prioritäts-Actien und Obligationen. 56, 555. 79, 787.
„ Auszahlung gekündigter Prioritäts-Obligationen. 85, 834.
„ Einladung der Actionäre zur Generalversammlung. 74, 739. 83, 818. (4 mal).
„ Lieferung von Ausrüstungsgegenständen. 78, 778.
„ Fahrplan von 4/1062. 81, 802.
„ Eröffnung der Strecke Dortmund-Langendreer. 92, 891.
„ Einnahmen. Seite 632. 668. 796. 843. 900 u. 984.
Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Directe Personen- und Gepäckexpedition von Berlin nach Rüdesheim, Oberlahnstein und Ems. 68, 680.
„ Einlösung von Coupons sowie ausgelooster Prioritäts-Actien und Obligationen. 54, 540. 99, 950.
„ Messgüter. 74, 739.
„ Abänderungen im Betriebsreglement. 80, 795.
„ Extrazug von Wittenberg nach Cöthen. 84, 827.
„ Lieferung baumwollener Putzfäden. 84, 828.
„ Vergütung für An- und Abrollen der Güter. 88, 866.
„ Zinsenzahlung. 103, 984
„ Braun- u. Steinkohlen-Tarif. 104, 991.
Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Fehlende und überzählige Güter. Seite 599. 660. 748. 820. 900. 976.
„ Einnahmen. Seite 624. 667. 756. 812. 900. 960.
Berlin-Hamburger Eisenbahn. Einnahmen. Seite 528. 612. 680. 756. 852. 900. 968.
Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Directe Personen- und Gepäckexpedition von Berlin nach Rüdesheim, Oberlahnstein u. Ems. 68, 680.
„ Einnahmen. Seite 528. 612. 680. 756. 860. 908.
Berlin-Stettiner Eisenbahn. Zinsenzahlung. 73, 730 u. 75, 746.
„ Einnahmen. Seite 624. 688. 796. 836. 908 u. 976.
Böhmische Westbahn. Einnahmen. Seite 756. 828. 908.
Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Verbrennung ausgelooster Prioritäts-Actien und Obligationen. 57, 567.
„ Lieferung von Uniform-Materialien. 78, 780. Betriebs-Materialien. 98. 940.
„ Zinsenzahlung. 101, 968.
„ Einnahmen. Seite 624. 667. 756. 860. 892. 960.
Buschtêhrader Eisenbahn. Einnahmen. Seite 528, 624. 688. 796. 860. 952.
Cöln-Mindener Eisenbahn. Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. 62, 622 u. 623; Berichtigungen dazu. 65, 652 u. 66, 660.
„ Lieferung von Viehwagen. 55, 547; von Lastwagen. 74, 740; von Personenwagen. 105, 1000.
„ Fehlende Güter. 75, 748.
„ Einnahmen. Seite 568. 624. 712. 787. 860. 924.
Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Fehlende Güter. 92, 892.
„ Einnahmen. Seite 600. 696. 787. 968. 952.
Galizische Carl Ludwig-Bahn. Herabsetzung des Tarifszuschlags. 65, 652.
„ Einnahmen. Seite 908. 976.
Graz-Köflacher Eisenbahn. Einnahmen. Seite 624. 667. 796. 835. 835. 908. 960.
Hannover'sche Staatsbahnen. Eröffnung der Zweigbahn Burg-Lesum-Vegesack. 99, 951. 100, 960.
„ Neuer Fahrplan. 53, 526. 84, 827.
„ Einnahmen. Seite 547. 588. 688. 720. 812 u. 900.
Hessische Ludwigs-Bahn. Lieferung offener Güterwagen 95, 916.
„ Einnahmen. Seite 632. 680. 756. 860 u. 908.
Holsteinische Eisenbahnen. Fehlende und überzählige Güter. Seite 599. 883 u. 900.
„ Einnahmen. Seite 568. 624. 688. 787. 836 u. 908.
Homburger Eisenbahn. Einnahmen. Seite 528. 612. 680. 787. 843. 908. 984.
Kaiser Ferdinands Nordbahn. Ermässigter Gebühren-Tarif. 53, 527.
„ Einnahmen. Seite 528. 624. 688. 796. 835. 892 u. 976.
Kaiserin Elisabeth-Bahn. Einnahmen. Seite 632. 668. 740. 828. 875 u. 960.
Kurfürst Friedr. Wilh. Nordb. Fehlende und überzählige Güter. Seite 547. 600. 843. 908.
„ Einnahmen. Seite 540. 624. 712. 787. 860. u. 940.
Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Messgüter. 74, 739; 77, 767.
„ Verkauf von Material-Abfällen. 83, 819.
„ Einnahmen. Seite 528. 611. 688. 787. 860 u. 916.
Ludwigs-Eisenbahn. (Nürnberg-Fürth). Winterfahrordnung. 79, 786.
Lübeck-Büchener Eisenbahn. Schwellenlieferung. 91, 883.
„ Einladung zur Actienzeichnung für die Lübeck-Hamburger Eisenbahn. 103, 983.
Lübeck-Büchener Eisenbahn. Fehlende und überzählige Güter. Seite 556. 624. 720. 796. 860. 916.
„ Einnahmen. Seite 632. 668. 730. 812. 908 u. 960.
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Einnahmen. Seite 528. 611. 712. 796. 860 u. 924.
Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Messgüter. 74, 739. 77, 767.
Magdeburg-Wittenberge'sche Eisenbahn. Neues Betriebs-Reglement nebst Tarif. 104. 992.
„ Einnahmen. Seite 612. 667. 780. 852. 900 u. 984.
Main-Neckar-Bahn. Retourbillets. 73, 730.
Main-Weserbahn. Neue Reglements und Tarifs. 53, 526.
„ Directe Güterbeförderung. 70, 696.
Mecklenburgische Eisenbahn. Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. 62, 624.
„ Einnahmen. Seite 632. 668. 740. 820 u. 908.
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn. Einnahmen pro Septbr. 88, 860.
Nassauische Staatsbahn. Eröffnnng der Strecke Nassau-Limburg. 56, 555; Limburg-Weilburg, 85, 834.
Neisse-Brieger Eisenbahn. Dircctions-Mitglieder-Verzeichniss. 55. 547.
„ Neuer Tarif. 68, 680.
„ Lieferung von Schienen und Laschen etc. 95, 915.
„ Zinsenzahlung. 100, 960.
„ Fehlende und überzählige Güter. Seite 556. 680. 740. 812. 883 u. 960.
„ Einnahmen. Seite 548. 668. 740. 828. 892 u. 960.
Niederländisches Ministerium des Innern! Adjudication. 57, 567. 95, 916. 97, 931,
Niederschlesisch-Märkische Eisenb. Lieferung von Schienen. 70, 695; Locomotiven. 70, 695; Kohlenwagen resp. Bremsen. 74, 740; Achsen mit Rädern. 79, 787; Güterwagen und Bremsen. 86, 843; Garnabfall reps. Schmieröl oder Rüböl. 96, 923; Gussstahlreifen für Locomotiven. 97, 931; Werkstatts-Materialien u. Utensilien. 97, 931; Steinkohlen. 82, 812 fg.
„ Abnahmefrist für Frankfurter Messgüter. 82, 812. fg.
„ Fehlende und überzählige Güter. Seite 568. 740. 820. 883. 960.
Niederschlesische Zweigbahn. Directions-Mitglieder-Verzeichniss. 58, 576.
„ Fahrplan-Aenderungen. 89, 866 u. 105, 998.
„ Frachtermässigung für Getreide etc. 100, 960.
„ Einnahmen. Seite 624. 696. 780. 860. 924 u. 976.
Oberschlesische Eisenbahn. Personengeld-Tarif. 78, 777.
„ Lieferung von Radbandagen. 62, 624: Uniform-Materialien. 74, 740; Stossverbindungen. 83, 819; Werkstattsmaterialien. 99, 951.
„ Flachssendungen. 96, 923.
„ Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte etc. 97, 931.
„ Fehlende und überzählige Güter pro Septbr. 83, 820.
„ Einnahmen. Seite 548. 632. 668. 740. 843. 892 u. 960.
Oestrr. I. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft. Letzte Passagier- bzw. Eilfahrten. 87, 852.
„ Einnahmen pro Septbr. 88, 860.
„ Frachtrabatt für Getreidesendungen nach Bayern. 89, 867.
„ Gütersendungen nach Odessa etc. 90, 875.
„ Fahrplan der Personenschiffe vom 16/1162 ab. 92, 899.

Oesterr. Staats-Eisenbahn. Verloosung von Prioritäts-Obligationen. Nr. 60, S. 599.
„ Ziehung bezw. Rückzahlung von Actien. 91, 882; 100, 959.
„ Zinsenzahlung. 100, 959.
„ Einnahmen. Seite 632. 667. 780. 804. 908 u. 968.
Oesterreichische Südbahn. Coupons-Einlösung. 53, 526.
„ Einzahlung auf Actien. 81, 804.
„ Eröffnung der Strecke Steinbrück - Sissek. 82, 810.
„ Ziehung resp. Rückzahlung von Obligationen. 104, 991.
„ Zinsenzahlung. 104, 991.
„ Fehlende und überzählige Güter. Seite 556. 660. 720. 812. 892.
„ Einnahmen. Seite 835 u. 952.
Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn. Schwellenlieferung. 71, 712 u. 73, 730.
„ Einnahmen. Seite 632. 660. 740. 841. 892 u. 952.
Ostfriesisch - Rheinischer Eisenbahn - Verband. Ermässigter Frachttarif für Roheisen-Transporte. 84, 827.
Pfälzische Eisenbahnen. Submission betr. Trajectanstalt zwischen Mannheim und Ludwigshafen. 82, 812 fg.
„ Einlösung von Dividende- resp. Zinscoupons. 58, 576. 94, 908.
„ Lieferung von Locomotiven mit Tender. 93, 899.
„ Einladung der Actionäre zur General - Versammlung. 95, 914 fg.
„ Einnahmen, Seite 688. 787. 835. 924.
Pfälzische Ludwigsbahn. Convertirung. 70, 695; 71, 710; 72, 719; 73, 730.
Pfälzische Maximiliansbahn. Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitals. 59, 488. fg.
„ Dividende pro $18^{61}/_{62}$ 105, 999.
Pfälzische Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn. Einladung zur Generalversammlung. 78, 778. fg.
„ Einladung zur Betheiligung an dem Actien-Capitale. 77, 766.
Preussische Ostbahn. Fahrplan - Aenderungen. 59, 588. fg. u, 105, 999.
„ Lieferung von Locomotiv- u. Tenderachsen mit Rädern. 53, 527. Achsen zu Eisenbahn-Postwagen. 75, 746. Bahnschwellen. 82, 812. Schienen resp. Klein-Eisenzeug. 83, 819. fg. Betriebs-Materialien 89, 867. Werkstatts - Materialien etc. 92, 892. fg. Radreifen resp. Siederohren. 96, 924. fg. Telegraphenstangen. Nr. 98, S. 940.
Preussische Ostbahn. Eröffnung der ganzen Linie Bromberg - Warschau. Fahrplan. 98, 939 fg.
„ Fehlende und überzählige Güter. Seite 547. 600. 688.
Prinz Wilhelm Eisenbahn. Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. 56, 556.
Rhein-Nahe Bahn. Zinsenzahlung. 104, 991.
Rheinische Eisenbahn. Fehlende und überzählige Güter pro 1. Decbr. 103, 984.
„ Einnahmen. Seite 528. 624. 696, 787. 843 u. 908.
Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn. Einladung zur Generalversammlung. 54, 540. 59, 588.
„ Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. 57, 566.
„ s. auch Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.
Saarbrücker Eisenbahn. Lieferung von Eisenbahnschienen. 49, 588. 60, 599. Weichen. 60, 599; 61, 611. Puddelstahlschienen. 61, 611; 62, 624, Klein-Eisenzeug. 66, 660; 67, 667.
„ Verpachtung der Bahnhofs-Restauration zu St. Johann Saarbrücken. 91, 883.
„ Fehlende und überzählige Güter pro Octbr. 93, 899.
„ Einnahmen. Seite 612. 680. 780. 860. 900 u. 984.
Sächsische Staats- und Privatbahnen. Einnahmen. Seite 600. 660. 720. 796. 867. 940.
Sächs. östl. Staatsbahnen. Lieferung von Eisen etc. 77, 767 u. 78, 779.
Sächs. östl. Staatsbahnen u. Löbau-Reichenberger Eisenbahn. Fehlende und überzählige Güter. Seite 547. 680. 780 u. 916.
Sächsisch - Schlesische Staats - Eisenbahn. Ueberzählige Güter. 78, 777; 79, 786
Sächs. westliche Staatseisenbahn. Messgüter. 74, 739; 77, 767.
„ Fahrplan. 87, 851.
„ Frachtherabsetzung für Ziegel etc. 92, 891.
„ Fehlende und überzählige Güter. Seite 624. 843. 976.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Einnahmen. Seite 600. 632. 668. 796. 835. 908. 976.
Taunusbahn. Einnahmen. Seite 600. 796. 828. 883. 952.
Theiss-Eisenbahn. Einnahmen pro Juni. 62, 624.
Thüringische Eisenbahn. Personenbillets zu ermässigten Preisen. 67, 667; 68, 680.
„ Einladungen zu General-Versammlungen. 70, 696 fg. und 95, 914 fg.
„ Messgüter. 74, 739; 77, 767.
„ Kündigung resp. Convertirung von Prioritäts-Obligationen. 76, 755 fg.
„ Verkauf alter Schienen. 81, 804.
„ Zinsenzahlung. 103, 984.
„ Fehlende und überzählige Güter. Seite 720. 780. 835. 916. 924. 992.
„ Einnahmen. Seite 528. 624. 696. 787. 868. 924.
Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Statistische Zusammenstellung von Achsbrüchen pro 1861. 71, 708.
Die Mittheilungen über Betriebs-Eröffnungen s. bei den betreff. Bahnen.
Werrabahn. Fehlende und überzählige Güter. Seite 600. 720. 756. 828. 916. 992.
„ Einnahmen. Seite 632. 712. 787. 868. 924. 968.
Westfälische Eisenbahn. Fahrplan - Aenderung. 60, 598.
„ Maurerarbeiten am grossen Tunnel bei Altenbeken. 55, 547.
„ Lieferung von Radreifen. 66, 660 fg. Locomotiven. 75, 748 fg. Betriebs - Materialien resp. Brennmaterialien. 87, 852 fg. Buffern. 90, 875. Schwellen etc. 91, 883 fg., 98, 939. Schienen. 91, 883 fg. Oberbaumaterialien. 91, 883. Werkstatts-Materialien 97, 932 fg.
„ Verkauf alter Materialien. 82, 812.
„ Petroleum. 89, 867.
„ Ermässigter Tarif für Roheisen-Transporte. 69, 688 fg. 79, 786 und 84, 827.
„ do. für Grubenholz. 84, 827.
Wilhelmsbahn. Lieferung von Betriebs-Materialien, bzw. Anfertigung von Uniformstücken. 86, 843.
„ Einnahmen. Seite 548. 624. 680. 740. 843. 892. 960.
Württembergische Staatseisenbahnen. Eröffnung der Bahnstrecke Heilbronn - Hall. 67, 667.
„ Einnahmen. Seite 780. 860. 900. 984.

N°. 53. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 2. Juli 1862.

Inhalt: **Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Nordamerika's.** — **Englische Eisenbahn-Werkstätten.** — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Die Verlängerung der Freiburger Eisenbahn. Traunstein-Neuöttinger Eisenbahnproject. Hochstadt-Gundelsdorfer Eisenbahn. Eisenbahn von Starnberg nach dem Kohlenbergwerke bei Bad Sulz. — b) Eisenbahn-Betrieb: Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, Eröffnung der Harzbahn. Thüringische Eisenbahn, directer Verkehr. Zur Frage der Einheitssätze pro Centner und Meile ohne Rücksicht auf Transport-Entfernung. Kurf. Friedr. Wilh. Nordbahn, Geschäftsbericht. Buschtehrader Eisenbahn, Geschäftsbericht. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft, Geschäftsbericht. — Kalender. — Ausland: Italien, Richtung der genehmigten Bahnlinien. — Telegraphenwesen: Eröffnung von Telegraphenstationen. Telegraphentarif nach Nordamerika. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelm Eisenbahn,** Zinsenzahlung. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn,** Retour-Billets I. und II. Wagen-Classe. Zinsenzahlung. **Kgl. Hannoversche Staatseisenbahn,** neuer Fahrplan. **Main-Weser-Bahn,** neuer Tarif, **Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn,** Auszahlung. **K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,** ermässigter Gebühren-Tarif. **Königl. Ostbahn,** Submission. — **Einnahmen** der Rheinischen, Berlin-Hamburger, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Kaiser-Ferd.-Nordbahn, Homburger, Leipzig-Dresdner, Thüringischen, Buschtéhrader und Magdeburg-Halberstäder Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Nordamerika's.

Bevor ich auf die Beschreibung einzelner Amerikanischen Bahnen eingehe, mag es mir gestattet sein, eine allgemeine Uebersicht des ganzen Eisenbahnnetzes zu geben und die augenfälligen Unterschiede der Amerikanischen gegen unsere Deutschen Bahnen zu erwähnen. Die Amerikaner sehen bei ihren Eisenbahnbauten lediglich auf den Zweck, jeder Luxus ist ihnen hierin fremd; Bahnhof- und Stationsgebäude sind äusserst einfach, sowohl im Aeussern, als auch in der innern Eintheilung und Ausstattung. Wie es dort nur einen und gleichberechtigten Stand giebt, ebenso giebt es auch nur Eine Classe für Wartesäle und Personenwagen; den Unterschied einer I., II., III. oder gar IV. Classe kennt man nicht. Dafür trifft jeder Reisende im Winter bei der kleinsten Station ein wohldurchwärmtes Zimmer. Die Verwaltung ist eine sehr einfache und unkostspielige, schon deshalb, weil es keine Uniformen und noch weniger Beamte mit „Amtsehre" giebt. Alles ist höchst bürgerlich, einfach, das Publicum befriedigend. Die Personenwagen sind bequem, hoch und luftig, im Winter sämmtlich geheizt. Ein ungeheizter Eisenbahnwagen ist dort gar nicht denkbar, ebenso wenig als eine ungeheizte Kirche; beide würden eben leer bleiben. Alle Wagen sind achträderig, mit je 4 gekuppelten Rädern, wovon das Vordergestell beweglich ist; darauf sitzt der grosse lange Kasten mit je zwei Einsteigtreppen zu beiden Enden auf der rechten und linken Seite. Mitten durch hat jeder Wagen einen Gang, so dass jeder Reisende während der Fahrt bequem von einem Wagen zum andern gehen und beliebig seinen Platz und seine Gesellschaft wechseln kann, und rechts und links davon gepolsterte Sitze zu 2 Personen mit verstellbaren Rücklehnen und drehbarem gepolsterten Oberbrett, das in eine vertikale oder horizontale Richtung gebracht werden kann, also je nach Bedürfniss nach der Lage des Rückens, oder horizontal zum Armauflegen und zur Benutzung als kleine Tischfläche. Für weitere Tag- und Nachtrouten sind besondere Wagen mit eigenen Schlafvorrichtungen construirt. Jede Sitzabtheilung hat ein Fenster, Jalousie und Rouleaux. Das Bremsen der Räder geschieht ausserhalb der Eingangsthüren auf den kleinen Vorplätzen oder Altanen, von denen rechts und links die Einsteigtreppen angebracht sind. Vor circa 16 Jahren hat die Königl. Württembergische Eisenbahnverwaltung ausser anderem Fahrmaterial auch einen Personenwagen aus Amerika kommen lassen, und nach diesem Muster in einer K. Wagenbauanstalt zu Stuttgart ihre Wagen gebaut.

Das Institut der Bahnwärter nach unsern Begriffen kennt man in Amerika nicht. Nur an grösseren Eisenbahnbrücken, besonders bei solchen mit Durchfahrten für Schiffe mittels Schiebjochen oder sonstigen schwierigen Stellen sind einige Leute in gut eingerichteten Wohnhäusern zur Dienstleistung und Beaufsichtigung aufgestellt. Die Brücken sind fast durchgängig von Holz und der kühnsten Construction.

In Amerika wurde im Ganzen noch viel planloser gebaut, als in Deutschland. Beim Beginn dieser Unternehmungen hatte man dort in der Regel nur das Interesse zweier Städte im Auge, die man durch eine Bahn verband. Es war dies ein ganz natürliches Verlangen, dieses Bedürfniss zu befriedigen, da Strassen fehlten; man baute also statt der gewöhnlichen Wege Schienenwege. Auf diese Weise wurde das grosse, weite, herrliche Land mit einem wirklichen Netze kleiner Maschen überzogen, das natürlich später zugleich benutzbare Glieder der grossen Handelsketten sämmtlicher Staaten bildete. Aus den zahlreichen Verkettungen entwickelte sich wenigstens eine Hauptrichtung in jedem Staate, und daraus wieder Verkehrslinien für die Vereinigten Staaten, so dass man jetzt 8 grosse directe Hauptverbindungen in der ganzen Union wahrnehmen kann.

Als ersten Hauptzug kann man ansehen die Richtung, welche bei Portsmouth in New-Hampshire beginnend, sich mit einigen Unterbrechungen durch die Atlantischen Staaten nach Pensacola in Florida hinzieht. Von Portsmouth erstreckt sich die Ostbahn nach Boston, von da ist die Linie durch die Boston-Providence-Bahn nach Providence fortgesetzt, wo sie sich mit der Bahn nach Stonington in Connecticut vereinigt. Von Stonington kreuzt sie den Long-Island-Sund nach Greenport auf Long-Island und geht durch die Long-Island-Bahn nach Brooklyn gegenüber New-York.

Hier den sogenannten Ostfluss, einen Meeresarm, nach New-York überschreitend, und von da den Hudson durch Ueberfahrtsdampfboote — Trajectanstalten — nach der Stadt New-Jersey, setzt sich die Richtung durch die New-Jersey-Bahn nach New-Brunswick fort, dann durch die Trenton- und New-Brunswick-Bahn nach Trenton und von da nach Philadelphia. Von Philadelphia wird sie fortgeführt durch die Philadelphia-, Wilmington und Baltimore-Bahn nach Baltimore, und von da nach Washington durch die Washington-Zweigbahn der Baltimore- und Ohio-Bahn. Von Washington zieht sich die Linie nach Fredericksburg in Virginien, von Fredericksburg nach Richmond durch die Fredericksburg-Richmond-Bahn, von da nach Petersburg, dann durch die Petersburg-Roanoka-Bahn nach Gaston in Nord-Carolina und von da durch die Raleigh- und Gaston-Bahn nach Raleigh und Columbia in Süd-Carolina. Von Columbia wird die Linie durch die Columbia-Südcarolina-Zweigbahn nach Branchville fortgesetzt und von da durch die Hauptlinie der Südcarolina-Bahn nach Augusta in Georgien. Bei Augusta beginnt die Georgia-Bahn, welche sich nach dem Bezirke De-Kalb erstreckt und von da nach Westpoint an den Chottahooche. Von Westpoint geht die Linie weiter längs der Montgomery- und Westpoint-Bahn nach Montgomery in Alabama, und von da durch die Alabama-, Florida- und Georgia-Bahn nach Pensacola in Florida. Die Gesammtlänge aller dieser im Betrieb stehenden Bahnen beträgt 2200 engl. Meilen.

Die zweite grosse Verkehrslinie beginnt bei Boston und setzt sich fort nach Worcester durch die Boston- und Worcester-Bahn; von Worcester durch die Great-Western nach West-Stockbridge und von da nach Albany. Von Albany aus erstreckt sich die Linie gleichlaufend mit der Hudson- und Mohawk-Bahn nach Shenectady, dann mittels der Shenectady-Utica-Bahn nach Utica, von da nach Syracuse und über Auburn nach Rochester, und mittels der Tonawanda-Bahn nach Attica und Buffalo. Diese Richtung ist 530 Meilen lang und bildet eine der wichtigsten Verkehrsstrassen der Vereinigten Staaten, hauptsächlich aber die Strecke westlich von Albany.

Die dritte Linie wird durch die New-York- und Erie-Bahn hergestellt und ist 450 Meilen lang.

Die vierte Strecke beginnt bei Philadelphia und endet bei der Stadt Erie am Eriesee, über Port Clinton, Sunbury und Williamsport laufend; sie setzt sich aus der Reading-, der Danville- und Pottsville-, oder der kleinen Schuylkill-Susquehanna- und der Sunbury-Erie-Bahn zusammen. Ihre Länge beträgt 420 Meilen.

Die fünfte Hauptrichtung, gleichfalls von Philadelphia ausgehend, zieht sich nach Columbia an den Susquehanna und über Holydaysburg an den östlichen Fuss des Alleghany-Gebirges, dann nach Johnstown am westlichen Abhang desselben Gebirgsrückens und endigt in Pittsburg bei einer Länge von 394 Meilen.

Die sechste Route erstreckt sich von Baltimore nach Wheeling am Ohiofluss, 280 Meilen lang.

Die siebente Richtung, 718 Meilen in Länge, geht von Charleston aus durch die Südcarolina-Bahn nach Columbia, und von da durch die Louisville-, Cincinnati- und Charleston-Bahn nach Cincinnati am Ohio.

Die achte Linie erstreckt sich von Savannah in Georgien via Centralbahn nach Macon und von da durch die Alabama-Bahn nach Pensacola.

Alle diese Richtungen stehen mit der grossen Atlantischen Linie, die als die Hauptpulsader des ganzen Systems betrachtet werden kann, in Verbindung und bilden eigentlich nur Abzweigungen davon. Zu diesen ausgedehnten Handelszugängen für diese Atlantische Grenze der Vereinigten Staaten haben die westlichen Staaten eifrigst mitgewirkt, sie haben nicht weniger als 2000 Meilen Eisenbahnen mit einem beiläufigen Kostenaufwande von 60 Millionen Dollars gebaut. So haben die Staaten Ohio, Indiana, Illinois, Michigan etc. alle Kräfte aufgeboten, auf weit ausgedehnte Strecken hin mit den Atlantischen Staaten sich in Verbindung zu setzen, wodurch der Umweg auf dem Mississippi und die gefährliche Schifffahrt des Florida-Golfs wegfielen; ebenso sind aber auch im Süden: Virginien, die beiden Carolina's, Georgien und Alabama mit Eisenbahnen nach allen Richtungen durchschnitten. Auf diese Weise sind alle Städte von nur einiger Bedeutung im tiefsten Innern mit den Atlantischen Küstenplätzen verbunden. Von den südlichen Staaten wurde vor ca. 25 Jahren schon eingesehen — das Nordamerikanische Eisenbahnnetz ist der Hauptsache nach seit 20 Jahren hergestellt — dass mit Vervollständigung des nördlichen Netzes den südlichen Seehäfen ihr früherer Handel entzogen worden wäre, wenn nicht durch raschen Anschluss und Fortführung der Bahnen nach den dortigen Plätzen abgeholfen würde. Deshalb verlor man auch keine Zeit, durch die schnellste Ausführung der nöthigen correspondirenden Linien diese Gefahr abzuwenden und den Verkehr wieder ins Gleichgewicht zu bringen.

Die Gesammtkosten der Amerikanischen Bahnen incl. Gebäude und Betriebseinrichtungen berechnen sich durchschnittlich auf 20,000 Dollars pr. englische Meile. Jeder Reisende zahlt im Durchschnitt 5 Cents (ca. 2 Sgr.) pr. Meile Fahrgeld. Die Fahrgeschwindigkeit, Anhalten eingerechnet, ist 12 bis 15 Meilen pr. Stunde. Die Ausgaben pr. Fahrmeile betragen 1 Dollar und auf jeden Reisenden $2^1/_2$ Cents. Die jährlichen Unterhaltungskosten belaufen sich auf 1950 Dollars pr. Meile. Die durchschnittliche Rente sämmtlicher Bahnen ist ca. 7 Procent.

Specielle Beschreibungen einzelner bedeutenden Bahnen bin ich in der Lage Ihnen in nächster Zeit einsenden zu können.

—r—

Englische Eisenbahn-Werkstätten.

Für Manche, welche England im Lauf dieses Jahres besuchen, dürfte eine Hinweisung darauf von Nutzen sein, dass die Werkstätten der grossen Englischen Eisenbahnen meistens sehr sehenswerth, grossartig angelegt und für den Besuchenden leicht zugänglich sind, sowie mancherlei Eigenthümliches und Neues bieten. Diese Werkstätten sind in der Regel neben kleinen Stationen (namentlich Trennungsstationen, wo andere Bahnen von der Hauptbahn abzweigen) etwa in der Mitte der betreffenden grossen Bahnsysteme, und zwar in wenig bevölkerten Gegenden, wo die Land-Aquisition billig war und die ganze Anlage daher räumlich gar nicht beschränkt zu werden brauchte, erbaut und auch meistens mit einer Menge von nett eingerichteten Arbeiterwohnungen nebst Schulen, Kirchen, Bibliotheken und Localen für die geselligen Zusammenkünfte der Arbeiter-Familien verbunden. Die Werkstätten-Gebäude sind in der Regel in der Form von grossen Schuppen mit von unten sichtbarem Dachwerk, überhaupt sehr einfach und schmucklos, aber solide, gebaut, mit Backsteinmauern und Ziegeldach, durch Seitenfenster und Oberlichter überall gut erhellt, mit Gas erleuchtet und mit Dampf geheizt. Ueber allen Räumen, wo schwere Gegenstände gehandhabt werden, bewegen sich starke Laufkrahne, deren Laufschienen entweder unmittelbar auf Absätzen der Seitenmauern oder auf gusseisernen Säulen und eisernen Trägern ruhen. Diese grossen oder Hauptwerkstätten beschäftigen sich nicht allein mit der Reparatur, sondern auch mit dem Bau von Locomotiven und Wagen; ausserdem giebt es noch an allen bedeutenden Stationen kleinere Werkstätten, in denen aber nur Reparaturen ausgeführt werden. Im Folgenden sind einige Notizen über mehrere der interessantesten Haupt-Werkstätten der grossen Englischen Bahnen zusammengestellt:

Die Haupt-Werkstätte der London- and North-Western-Bahn befindet sich zu Wolverton, $52^1/_2$ engl. Meilen von London entfernt. Es werden daselbst 2,200 Arbeiter beschäftigt, wovon jeder täglich im Durchschnitt 1 Thlr. 3 Gr. verdient. Die Werkstätten enthalten im Ganzen 145 grosse und kleine Drehbänke, 77 Hobelmaschinen, 73 Loch- und Bohrmaschinen, 10 Schraubendrehbänke, 2 Cylinder-Bohrmaschinen, 2 transportable Bohrmaschinen, 1 Niet-Maschine (womit in 10 Stunden ein ganzer Locomotiv-Kessel mit 820 Nieten fertig zusammengenietet werden kann), 1 Maschine zur Anfertigung von Nietbolzen (womit 1 Mann und 2 Knaben pro Minute 17 Niete fertig machen können), 15 Schneidemaschinen, 3 Maschinen zum Schmieden von Schraubbolzen, 4 Kreissägen für Eisen, 2 hydraulische Pressen, 10 Dampfhämmer (darunter einer von 50 Ctr. Gewicht), 2 Walzwerke zur Anfertigung von Winkeleisen und Radreifen, 2 Maschinen zum Biegen der Bleche, und 11 Dampfmaschinen zur Bewegung aller dieser Arbeitsmaschinen. Die Eisengiesserei mit 1 grossen Kupolofen liefert wöchentlich im Durchschnitt etwa 230 Ctr., die Messinggiesserei mit 8 Oefen etwa 70 Ctr. Gussstücke. Es sind 2 Schmieden vorhanden, wovon die neuere und grössere 326 Fuss lang, 90 Fuss breit ist, 100 Schmiedefeuer zu beiden Seiten an den Seitenmauern, und in der Mitte 6 Dampfhämmer von 15 Ctr. Gewicht enthält. Zur Anfertigung der Locomotivkessel und der Tender dient ein besonderes grosses Gebäude, mit Glas gedeckt und mit schmiedeeiser-

nem Dachwerk, welches durch gusseiserne Säulen gestützt wird. Von derselben Grösse und Einrichtung ist ein Schuppen zum Montiren der Locomotiven, worin sich 2 sehr starke Laufkrahne von 800 Ctr. Tragkraft befinden. In dem Locomotiv-Reparatur-Schuppen, der Raum für 32 Maschinen enthält, liegt in der Mitte ein versenktes Gleis, dessen Gleiskarren durch eine kleine darauf stehende Dampfmaschine bewegt wird; überdies werden die in Reparatur befindlichen Locomotiven mit Hülfe von Ketten, die um feste Rollen geschlungen werden, mit Dampfkraft nach und von dem Gleiskarren gezogen. Ausser den eigentlichen Arbeitsräumen sind grosse Magazine und Räume zum Aufstellen von 36 Locomotiven und Tendern vorhanden, wo dieselben auch gemalt und lackirt werden. Aus diesen Werkstätten sind im letzten Jahr, abgesehen von den übrigen Arbeiten, allein 36 neue Locomotiven hervorgegangen.

Fast übereinstimmend in den Hauptsachen mit der vorstehenden Beschreibung sind die Haupt-Werkstätten der Great-Western-Bahn zu Swindon und der Great-Northern-Bahn zu Doncaster, jedoch ist zu bemerken, dass an den beiden letzteren Orten die kleineren Arbeitsmaschinen (Drehbänke, Hobelbänke) in einem oberen Geschoss über dem Raum, wo die schwereren Maschinen, namentlich Axendrehbänke, sich befinden, untergebracht sind. Eine einzige grosse Dampfmaschine von etwa 100 Pferdekraft dient an beiden Orten zum Betrieb sämmtlicher Arbeitsmaschienen. Zu Doncaster geschieht die Bewegung der Laufkrahne in zweckmässiger Weise von unten her, durch ein herabhängendes Seil ohne Ende. Daselbst ist ein grosses Wagen-Reparatur-Gebäude mit versenktem Gleis im unteren Geschoss, und mit einer starken Dampfwinde unter dem Dachwerk, um die ganzen, in Ketten vorn und hinten aufgehängten Wagen durch eine Oeffnung im Gebälk hindurch in das obere Geschoss zu heben, wo die Wagen gemalt und gefirnisst werden. In den grossen Werkstätten der South-Eastern-Bahn zu Ashford sind die Einrichtungen der Gebäude weniger vollkommen, z. B. befinden sich dort keine versenkten Gleise, sondern einfache Quergleise mit einer Menge von Drehscheiben in den grossen Reparatur-Schuppen für Locomotiven und Wagen, was kostspieliger und für den Gebrauch unbequemer ist. Interessant zu Ashford sind namentlich die Holzbearbeitungs-Maschinen, insbesondere zur Anfertigung der hölzernen Scheibenräder, die auf jener Bahn vorzugsweise in Gebrauch sind.

Nach einem recht zweckmässigen Plan sind die Werkstätten der Manchester-Sheffield-Lincolnshire-Bahn neben der kleinen Station Gorton in der Nähe von Manchester angelegt, indem dieselben nämlich aus 2 langen Reihen von dicht neben einander gebauten Schuppen bestehen, zwischen denen ein versenktes Gleis entlang läuft, von wo eine Menge von Quergleisen in die Schuppen führen. Die Lager der Transmissions-Riemenscheiben zur Bewegung der einzelnen Arbeitsmaschinen sind an einer gusseisernen Platte befestigt, die an der ganzen Länge der Seitenmauern entlang daran festgeankert und mit sehr vielen kleinen Löchern versehen ist, um nach Bedarf überall Zapfenlager anschrauben zu können. Das Lackiren der Wagen geschieht, wie zu Doncaster, in einem oberen Geschoss, wohin die Wagen auf einer Platform stehend mittelst einer Dampfwinde hinaufgezogen werden.

Von den Englischen Maschinen-Fabriken, welche mit Locomotivbau sich beschäftigen und Privatpersonen angehören, sind namentlich die Fabriken von Sir W. Armstrong zu Elswick bei Newcastle und von Beyer & Peacock zu Gorton bei Manchester wegen ihrer einfachen und zweckmässigen Anlage zu empfehlen. Die Arbeitsräume liegen überall zu ebener Erde und sind freilich möglichst einfach, leicht und billig gebaut, aber dabei sehr hell, freundlich und luftig, was ebenfalls von den Büreauräumen und Zeichnensälen gilt. Die Thore sind meistens als Schiebethore, die Fenster, der besseren Ventilation wegen, um eine horizontale Axe in ihrer Mitte drehbar angeordnet. In beiden Fabriken dienen, ebenso wie zu Wolverton, mehrere kleinere Dampfmaschinen zur Bewegung der Arbeitsmaschinen in den verschiedenen Schuppen, wodurch lange Transmissionen und Störungen des ganzen Werkstätten-Betriebes (bei etwaigen Reparaturen der einzigen bewegenden Dampfmaschine, wie in Swindon und Doncaster) vermieden werden. In Beyer's Fabrik werden die senkrecht stehenden Dampfkessel der Dampfhämmer durch die abströmende Gluth von einigen Glühöfen geheizt, worin Schmiedeeisen-Abfälle geglüht werden, um dann unter dem Dampfhammer zusammengeschweisst und ausgeschmiedet zu werden. (H. T.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

— **Die Verlängerung der Freiburger Eisenbahn.** Die Königl. Regierung zu Breslau hat, nachdem im Vorstande der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft von Seiten des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe die Genehmigung zur Anfertigung der Vorarbeiten für die beabsichtigte Verlängerung der Bahnlinie über Landeshut und Liebau nach der Oesterreichischen Grenze ertheilt ist, wobei sich in Rücksicht auf die ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Strecke von Freiburg nach Waldenburg, resp. in Rücksicht auf die möglichste Abkürzung des Weges zwischen Breslau und Prag eine thunlichst directe Linie etwa in der Richtung von Freiburg über Reichenau, Landeshut und Liebau empfehle, die Landrathsämter beauftragt, in geeigneter Weise zu veranlassen, dass den Vorarbeiten (Markirung und Vermessung der Richtungslinie) kein Hinderniss in den Weg gelegt werde. (B.B.Z.)

— r — **Traunstein-Neuöttinger Eisenbahnproject.** München, im Juni. — Die beiden Eisenbahn-Comités von Traunstein und Ering haben sich in letzterer Zeit in Neuötting verbunden und geeinigt, um die Ausführung der Linie Traunstein-Trostberg-Neuötting mit der Fortsetzung über Simbach nach Scherding anzustreben, zugleich aber auch bezüglich der Anschlusslinien von Neuötting nach Landshut sowohl als nach München die nöthigen generellen Erhebungen zu veranlassen. —

— r — **Hochstadt-Gundelsdorfer Eisenbahn.** München, im Juni. — Die Fortführung der Hochstadt-Gundelsdorfer Eisenbahn bis in die Kohlenbergwerke in Stockheim ist genehmigt und von dem Fabrikbesitzer Cramer-Klett in Nürnberg übernommen worden. —

— r — **Eisenbahn von Starnberg nach dem Kohlenbergwerke bei Bad Sulz.** (Projectirungsarbeiten.) München, im Juni. — Die Projectirungsarbeiten der neuen Eisenbahn von Starnberg über Possenhofen, Feldafing, Tutzing, Diemendorf, Wildshofen, Unterpeisenberg und Bad Sulz nach dem dortigen k. Kohlenbergwerke schreiten unter der Oberleitung des Bauraths Thenn, trotz der vielen Terrainschwierigkeiten rüstig fort; es wird noch im Herbste mit den Kunstbauten zur Herstellung der vielen Durchlässe und im nächsten Frühjahre mit den Erdarbeiten begonnen werden. —

b. Eisenbahn-Betrieb.

Kz. **Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.** (Betriebs-Eröffnung der Harzbahn). Die neuerbauete Zweigbahn von Halberstadt über Quedlinburg nach Thale (Harzbahn) wird nunmehr am 9. Juli c. dem Betriebe übergeben, nachdem am Tage zuvor die feierliche Eröffnung stattgefunden hat. Nach dem Fahrplane werden sich zunächst 4 Züge zwischen Halberstadt und Thale in jeder Richtung bewegen, welche sich an den bisherigen Fahrplan (Berlin-Cöln) anschliessen. Von Berlin nach Thale werden Billets zur Hin- und Rückfahrt mit 10tägiger Gültigkeit und von Magdeburg nach Thale dergleichen mit 3tägiger Gültigkeit ausgegeben, deren Preis dem einfachen Schnellzugspreise gleich ist. Auch für die Stationen Halberstadt und Quedlinburg werden Doppelbillets nach Thale mit entsprechend gleicher Ermässigung ausgegeben, welche jedoch nur zur Rückfahrt an demselben Tage berechtigen.

× **Thüringische Eisenbahn.** (Directer Verkehr). Seit dem 15. Juni c. ist ein directer Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen Leipzig, Halle, Merseburg, Weissenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach einerseits und der Station Duisburg an der Witten-Duisburger Bahn andrerseits eingerichtet.

× **Werra-Eisenbahn.** (Mehr-Einnahme.) Die Mehr-Einnahme der Werrabahn beträgt pro Januar bis Mai incl. für Personen- und Güter-Transporte überhaupt 19,502 fl. 56½ kr. gegen das Vorjahr. Die Bahn beginnt also bereits die Hoffnung zu erfüllen, welche wir neulich aussprachen.

Zur Frage der Einheitssätze pro Centner und Meile (ohne Rücksicht auf Transport-Entfernung). Der Geschäftsbericht der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn enthält hierüber (S. 4) folgende Stelle: „In der vorjährigen ordentlichen General-Versammlung wurde beschlossen: die Direction zu ersuchen, die vom Heidelberger Handelstag gefassten Beschlüsse zum Gegenstand eingehender Prüfung zu machen. Diese Beschlüsse des Heidelberger Handelstags betreffen die Grundsätze, nach denen bei Aufstellung der Eisenbahn-Frachttarife zu verfahren sei und laufen im Wesentlichen darauf hinaus, gleiche Einheitssätze pro Centner und Meile, und zwar im Allgemeinen ohne Rücksicht auf die Transport-Entfernung zur Anwendung zu bringen. Nach näherer Prüfung halten wir es indessen weder für innerlich gerechtfertigt, noch für practisch ausführbar, bei Aufstellung der Tarife nach den fraglichen Grundsätzen zu verfahren, die bei Gelegenheit des Heidelberger Handelstags zur Sprache gebracht worden sind, und müssen beiläufig nur bemerken, dass der Herr Antragsteller dieselben irrthümlich als „Beschlüsse des Heidelberger Handelstags" bezeichnet hat, während Letzterer sie nur dem bleibenden Ausschuss zur Prüfung und „geeigneten Berücksichtigung" empfohlen hatte. Im Auftrage der ständigen Deputation des Congresses deutscher Volkswirthe hat Herr Otto Michaelis eine solche Prüfung vorgenommen und deren Resultat in einer Denkschrift, „das Monopol der Eisenbahnen" betitelt, im Auftrage der gedachten Deputation vorgelegt. In dieser Denkschrift haben die gedachten, auf eine radicale Umgestaltung des Frachttarifs berechneten Grundsätze eine einge-

hende und gründliche Erörterung gefunden, so dass mit Sicherheit angenommen werden darf, es werde der volkswirthschaftliche Congress die fraglichen, ebenso irrationellen als unpractischen Grundsätze sich nicht aneignen.

Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn. (Geschäftsbericht). Dem uns mitgetheilten Geschäftsberichte entnehmen wir Folgendes: Das Jahr 1861 hat eine Mehreinnahme von 90,163 Thlr. 18 Sgr. gegen 1860 ergeben. Insbesondere waren es massenhafte Getreide- und Kartoffel-Transporte in den letzten vier Monaten des Jahres, welche die Mehreinnahme brachten und auch noch bis jetzt angedauert haben, so dass in den Monaten Januar bis einschliesslich April d. J. wiederum 57,490 Thlr. 27 Ngr. 9 Hlr. mehr als in dem entsprechenden Zeitraum verwichenen Jahres eingenommen wurden.

Was den directen Verkehr mit andern Bahnen betrifft, so hat derselbe immer grössere Ausdehnung erfahren. So z. B. wurde ein directer Güterverkehr zwischen den Nordseehäfen, sowie Carlshafen einerseits und Wien andrerseits über Regensburg-Passau eingerichtet, welcher schon ganz erfreuliche Ergebnisse lieferte; ferner ein directer Güterverkehr mit den Schweizerischen Bodenseeplätzen Rorschach und Romanshorn über Lindau, wie denn auch sonst für die Hebung des Verkehrs und der Einnahmen in den verschiedenen Verbänden nach Kräften gewirkt worden ist. — Was die Betriebs-Einnahmen anlangt, so vertheilen sich die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr auf die einzelnen Verkehrszweige folgendermassen:

	Thlr.	Sgr.	Hlr.		Thlr.	Sgr.	Hlr.	
Personenverkehr	240,950	—	—	gegen	233,405	8	9	in 1860.
Frachtgutverkehr	584,533	11	—	„	506,777	22	3	„ „
Eilgutverkehr	41,211	11	1	„	40,095	4	7	„ „
Neben-Einnahmen im Güterverkehr	2729	22	5	„	2433	25	11	„ „
Gepäcktransport	10,317	5	—	„	10,225	27	1	„ „
Hundetransport	214	29	9	„	236	20	1	„ „
Equipagen- etc. Transport	4177	23	5	„	2502	28	4	„ „
Pferdetransport	3840	23	7	„	2590	28	1	„ „
Viehtransport	5057	23	7	„	4600	26	9	„ „
Ueberhaupt	893,032	29	10	gegen	802,869	11	10	in 1860.

Von den Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr fallen:

a) auf die Nutzmeile:

10 Thlr. 24 Sgr. 10 Hlr. gegen 10 Thlr. 2 Sgr. 1 Hlr. im Jahre 1860;

b) auf die Bahnmeile:

44,100 Thlr. 11 Sgr. 11 Hlr. gegen 39,647 Thlr. 26 Sgr. in 1860.

Ueber die Transportgegenstände fügen wir folgende statistische Nachweisungen an:

Personen-Verkehr.

Es wurden befördert

6298 Personen I. Classe gegen 6510 im Jahre 1860,
85,647 „ II. „ „ 86,623 „ „ „
238,901 „ III. „ „ 221,980 „ „ „

330,846 Pers. aller Classen gegen 315,113 im Jahre 1860.

Von dieser Personenzahl fallen auf die

I. Classe $1_{,90}$ % gegen $2_{,06}$ % in 1860,
II. „ $25_{,89}$ „ „ $27_{,49}$ „ „ „
III. „ $72_{,21}$ „ „ $70_{,45}$ „ „ „

Die durchschnittliche Einnahme für eine beförderte Person hat 21 Sgr. $10_{,2}$ Hlr. und pro Person und Meile 3 Sgr. 10 Hlr. betragen, wogegen die Einnahme in 1860 im Ganzen 21 Sgr. $10_{,9}$ Hlr. und pro Meile 3 Sgr. $9_{,4}$ Hlr. war.

Es entfallen $34_{,72}$ Achsmeilen auf eine Locomotivmeile gegen $33_{,92}$ im Jahre 1860. Auf eine Achsmeile kommen an beförderten Personen $3_{,23}$ und an Gütern $26_{,43}$ Ctr.

Die Betriebs-Ausgaben betrugen überhaupt 462,732 Thlr. 8 Sgr. 1 Hlr. oder pro Nutzmeile 5 Thlr. $17_{,03}$ Sgr. In 1860 betrugen diese Kosten überhaupt 435,870 Thlr. 18 Sgr. oder pro Nutzmeile 5 Thlr. $12_{,54}$ Sgr., sind also in 1861 = 26,861 Thlr. 20 Sgr. 1 Hlr. oder pro Nutzmeile $4_{,49}$ Sgr. höher.

Für die Locomotivmeile betrugen die Kosten der Kohlen und Coaks $10_{,08}$ Sgr. gegen $11_{,71}$ Sgr. in 1860 und für die Achsmeile $3_{,49}$ Hlr. gegen $4_{,14}$ in 1860.

Der Verbrauch an Kohlen und Coaks war:

pro Locomotivmeile $124_{,4}$ Pfund gegen $131_{,1}$ Pfund in 1860,
„ Achsmeile $3_{,30}$ „ „ $3_{,86}$ „ „ „

Die Kosten der Zugkraft pro Locomotivmeile berechnen sich wie folgt:

a) Reparaturkosten der Locomotiven und Tender incl. Kosten des Werkstätten-Inventars und Feuerversicherungsprämie	$22_{,29}$	Sgr.,
b) Gehalte etc. der Werkstätte-Beamten (der auf die Locomotiv-Unterhaltung fallende Theil)	$1_{,26}$	„
c) Kosten des Feuerungsmaterials incl. Prämien	$12_{,11}$	„
d) Kosten des Schmier- und Putzmaterials	$2_{,19}$	„
e) Löhne der Maschinenputzer	$1_{,51}$	„
f) Gehalte und sonstige Vergütung der Locomotivführer und Feuerleute	$6_{,8}$	„
g) Anschaffung von Locomotiven zur Erneuerung (nach den bisherigen Erfahrungen)	$7_{,00}$	„
Gesammtbetrag der Kosten für die Zugkraft auf eine Locomotivmeile	$52_{,44}$	Sgr.,

oder abgerundet 1 Thlr. 22 Sgr. 6 Hlr.

Die Kosten der zu den Zügen gehörigen Wagen mit dem Begleitungspersonal sind pro Locomotivmeile folgende:

a) Reparaturkosten incl. Kosten des Werkstätten-Inventars und Feuerversicherungsprämie	$9_{,89}$	Sgr.,
b) Gehalte etc. der Werkstätte-Beamten	$1_{,00}$	„
c) Schmier- und Putzmaterial	$0_{,70}$	„
d) Löhne der Wagenputzer	$0_{,89}$	„
e) Gehalte u. sonstige Vergütungen des Wagenbegleitungspersonals	$7_{,50}$	„
f) Kosten der Beleuchtung der Personenwagen	$0_{,13}$	„
Gesammtbetrag der Kosten für die Wagen etc. pro Locomotivmeile	$19_{,61}$	Sgr.,
oder abgerundet	19 Sgr. 8 Hlr.,	
hierzu die Kosten der Zugkraft (siehe oben) mit 1 Thlr. 22 „ 6 „		
ergiebt also Selbstkosten der vollständig ausgerüsteten Züge pro Locomotivmeile	2 Thlr. 12 Sgr. 2 Hlr.,	
oder pro Achsmeile	— „ 2 „ $0_{,94}$ „	

Da auf eine Achsmeile $3_{,25}$ Personen und $26_{,43}$ Ctr. Güter fallen, so betragen die Beförderungskosten im Durchschnitt auf die Meile für eine Person $7_{,68}$ Hlr. und für einen Centner Gut aller Tarifclassen $0_{,95}$ Hlr.

Die Betriebs-Resultate waren nach Obigem:

Einnahmen	896,365 Thlr.	8 Sgr.	5 Hlr.,
Betriebskosten	462,732 „	8 „	1 „
Bleiben	433,633 Thlr.	— Sgr.	4 Hlr.

Hiervon gehen weiter ab an Zinsen und Rückzahlungen auf die bei den Prioritäts-Anleihen, Vergütung für Benutzung der Strecke Kurhessische Grenze — Warburg und Einlage in den Reservefond überhaupt 192,158 Thlr. 29 Sgr. 8 Hlr. Hiernach blieb ein Ueberschuss von 241,474 Thlr. — Sgr. 8 Hlr., wovon 240,000 Thlr. zur Zahlung einer Dividende von 3 Thlr. pro Actie zu verwenden sind.

Directer Eilgüter-Transport zwischen Paris und Wien. Dem Vernehmen nach ist unter den betreffenden Bahnen in München die Vereinbarung getroffen, dass künftig ein directer Eilgüter-Transport zwischen Paris und Wien ohne Umladung auf der Westbahn stattfinden wird, der nicht mehr über Strassburg, sondern über Mainz geht, und nicht nur in fünf Tagen Lieferzeit liefert, sondern auch den Transport um 7 fl. billiger feststellt als früher. Es wird zu dem Ende ein verschlossener Wagen direct nach Wien gehen und es ist zu hoffen, dass diese Einrichtung zugleich das Mittel bieten wird, den Transport von Frankreich über die Westbahn nach der Moldau und Wallachei zu bewerkstelligen. Es ist kein Zweifel, dass diess ein wesentlicher Fortschritt im Transportsysteme Oesterreichs ist.

(Oesterr. Centralbl.)

Buschtêhrader Eisenbahn. (Geschäftsbericht.) Der Frachten-Verkehr auf der Locomotivbahn hat sich nicht unerheblich wieder gesteigert, indem die ansehnliche Quantität von 10,192,361 Zoll-Centner Kohlen und diversen Gütern gefrachtet wurde, während im Vorjahre diese Gesammtfrachten sich blos auf 8,759,823 Ctr. belaufen haben.

Im directen Verkehr auf die Staatsbahn sind übergegangen: 4,005,193 Ctr. gegen 3,164,181 Ctr. im Vorjahre; zur Weiterbeförderung durch die Schifffahrt auf der Moldau sind 404,410 Ctr. gelangt, während im Vorjahre nur 370,800 Ctr. auf diesem Wasserwege weiter befördert wurden.

Von den gesammten Kohlenfrachtquantitäten sind nur 2,229,518 Ctr. zum normalen Frachtsatze, dagegen 7,720,637 Ctr. zu ermässigten Frachtpreisen effectuirt worden.

Die anderen verschiedenen Frachten in Getreide, Mehl, Victualien, Grubenhölzern etc. haben 242,206 Ctr. gegen 205,557 Ctr. im vorhergehenden Jahre erreicht.

Der Frachten-Verkehr auf der Pferdebahn, welcher nach den vorliegenden Ausweisen im Ganzen die Ziffer von 1,588,498 Zoll-Ctr. erreicht hat, ist gleichfalls und zwar gegen 1,245,011 Zoll-Ctr. des Vorjahres um 343,487 Ctr. gestiegen.

Diese Frachtsteigerung erstreckt sich nicht nur auf die Kohlenfrachten aus dem Buschtêhrader und Kladnoer Bergreviere, sondern auch aus den Lanaer, Schlaner und Rakonitzer Grubenfeldern, indem aus letzteren 71,769 Ctr. gegen 42,253 Ctr. des Vorjahres, d. i. um 29,516 Ctr. mehr befördert wurden.

Nicht minder hat sich die Zufuhr von Brenn- und Nutzholz nach Prag erhöht, indem 115,426 Ctr. gegen 62,334 Ctr. im Vorjahre d. i. um 53,092 Ctr. mehr Holz nach Prag geschafft worden sind.

Auch an den andern diversen Frachtgütern ist eine Steigerung des Verkehrs ersichtlich, indem deren Centner-Zahl von 42,966 des Vorjahres, auf 81,507 Ctr. im abgelaufenen Betriebsjahre gestiegen ist, und sich insbesondere auf Kalkstein, Kalk, Eisen, Oelkuchen u. dgl. Artikel erstreckt.

Der Personen-Verkehr auf der Locomotivbahn hat sich im abgelaufenen Betriebsjahre auf 53,527 Personen, d. i. gegen das Vorjahr mit 51,330 Personen um 2197 Personen höher belaufen.

Die Steigerung dieses Verkehrs ist nur dadurch möglich geworden, dass die Direction bemüht war, den Personen-Verkehr zwischen Prag und dem Kurorte Carlsbad auf die Bahn zu leiten.

Auch wurden Anfangs Juni regelmässige tägliche Fahrten zwischen der Mittelstation Wejhybka und Prag eingerichtet, welche später vom 23. September angefangen auf die längere Strecke von der

neu creirten Station Rinholec an bis Prag ausgedehnt werden konnten. In 7 Monaten wurden 5234 Personen befördert.

Aus den Ausweisen über die Empfänge und Ausgaben im Betriebe der Locomotivbahn ist zu ersehen, dass im abgelaufenen Betriebsjahre vereinnahmt wurden: fl. 561,234. 16 kr. und mit Zuschlag der Empfänge bei den Omnibus-Fahrten und dem Ueberfuhrbetriebe pr. fl. 32,859. 94 kr. im Ganzen fl. 594,094. 10 kr., während die Ausgaben fl. 226,708. 25 kr. betrugen, und mit Hinzurechnung der Ausgaben bei den Omnibus-Fahrten und dem Ueberfuhr-Betriebe pr. fl. 32,763 90 kr. im Ganzen fl. 259,472. 15 kr. betragen haben, wornach sich ein Betriebs-Ertrag pr. fl. 334,621. 95 kr. herausstellt.

Bei der Pferdebahn betragen die Einnahmen zusammen: fl. 167,831 95 kr. Dagegen die Ausgaben fl. 120,705. 54 kr., wornach ein Ertrag von fl. 47,126. 41 kr. resultirt.

Zu diesen Bahnbetriebs-Erträgnissen

der Locomotivbahn mit	fl.	334,621. 95 kr.
der Pferdebahn mit	„	47,126. 41 „
kommt noch hinzu der Betrag von	„	3,312. 08 „
welcher bei der Central-Cassa als Zinsen von Staatspapieren und Escompt-Effecten erzielt wurde, und es beläuft sich somit das Gesammt-Erträgniss des ganzen Unternehmens auf	fl.	385,060. 44 kr.

Unter den Einnahmen sowohl der Locomotivbahn als Pferdebahn bilden Kohlen und Holz die bei weitem wichtigsten Transportartikel. So brachten bei der Locomotivbahn

die Kohlenfrachten	fl.	505,053. 06 kr.
die anderen verschiedenen Frachten (vorwiegend Holz)	„	14,093. 45 „
(Personen, Gepäck und Eilgut)	„	18,135. 20 „
Bei der Pferdebahn: Kohlen	„	142,759. 02 „
Holz	„	16,711 86 „
Diverse	„	4,720. 18 „
Personen	„	3,641. 19 „

Die Bahn erfreut sich bekanntlich einer sehr günstigen Verzinsung des Actiencapitals und ging die letzte General-Versammlung gerade deshalb nicht auf das von uns nächstens zu erörternde Project Kralup-Turnau ein.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (Geschäftsbericht). Der in No. 45 S. 448 bei Gelegenheit des Referats über die Generalversammlung gegebenen kurzen Notiz über das Betriebsjahr 1861 fügen wir heut aus dem uns von der Direction mitgetheilten Geschäftsbericht Folgendes ergänzend hinzu:

Während des abgelaufenen Betriebsjahres,* in welchem der Verkehrsdienst, bis auf eine sechstägige Störung durch eine Felsenabrutschung, regelmässig stattfand, ist die Personenfrequenz nahezu, die Frachtenbewegung auf mehr als das Doppelte des Vorjahres gestiegen.

Es wurden im Ganzen 2685 Züge expedirt, welche 14,504½ Nutzmeilen zurücklegten und 105,637 Personen und 2,231,405 Zoll-Centner Frachten beförderten.

Die erzielte Brutto-Einnahme betrug 323,133 fl. 20½ kr., die Brutto-Ausgabe 129,907 fl. 41 kr., wonach sich ein Betriebs-Ertrag von 193,225 fl. 9½ kr. ergiebt.

In Folge der eingetretenen Ausdehnung des Betriebes konnte die nach Möglichkeit gesteigerte Leistungsfähigkeit der Fahrbetriebsmittel den Verkehrsansprüchen nicht mehr genügen, weshalb durch Ankauf mehrerer Personenwagen und durch Erweiterung des mit der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft geschlossenen Pachtvertrages der Stand der Fahrbetriebsmittel um 2 Zugmaschinen, 25 Kohlenwagen und 5 Personenwagen vergrössert wurde.

Der gesammte Fahr-Fundus bestand aus 7 Locomotiven, 7 Tendern, 89 diversen Wagen und 1 Schneepflug.

Es haben sich nach dem oben angegebenen Einnahme- und Ausgabe-Verhältniss die Betriebs-Ausgaben gegen das Vorjahr von 50 auf 40 Procent, mithin um 9,8 Procent vermindert.

Aus dem Eisenbahnverkehre resultirt, wie schon angeführt, nach Abzug der Betriebs-Auslagen die Summe von 193,225 fl. 79,5 kr. oder 59,8 Procent Betriebs-Ertrag.

Mit Zugrundelegung der vorstehenden Ziffern entfällt

a) auf eine Bahnmeile:
58,751 fl. 49 kr. Betriebs-Einnahme,
23,619 „ 53 „ Betriebs-Auslage, mithin
35,131 fl. 96 kr. Betriebs-Ertrag.

b) Auf eine Nutzmeile kommen:
22 fl. 27 kr. Betriebs-Einnahme,
8 „ 95 „ Betriebs-Auslage, daher
13 fl. 32 kr. Betriebs-Ertrag.

c) Jeder Betriebstag ergiebt:
885 fl. 30 kr. Betriebs-Einnahme,
355 „ 91 „ Betriebs-Auslage,
529 fl. 39 kr. Betriebs-Ertrag.

d) Jeder Zug berechnet sich durchschnittlich:
mit 120 fl. 34 kr. Betriebs-Einnahme,
48 „ 38 „ Betriebs-Auslage,
71 fl. 96 kr. Betriebs-Ertrag.

Auf eine Nutzmeile entfällt 13,99 Achsmeilen der eigenen Wagen, 11,75 Achsmeilen der fremden Wagen, 7,28 Personen beider Classen, 0,16 Zoll-Ctr. Eilgut und Gepäck, 153,68 Zoll-Ctr. Netto-Fracht, von der Verkehrs-Einnahme durchschnittlich 22,03 Gulden Oestr. W.

Auf eine Nutzmeile entfällt an Holz 0,005 Klafter, an Kohlen 4,397 Ctr., an Schmieröl 0,323 Zoll-Pfd., an Tenderschmiere 0,014 Zoll-Pfd., an Putzwerg und Wolle 0,129 Zoll-Pfd., an Hanf 0,017 Zoll-Pfd., an Unschlitt 0,006 Zoll-Pfd.; Unkosten des Brennmaterials 0,45 fl., des Schmier- und Putzmaterials 0,16 fl., der Reparaturen 0,36 fl., des Pachtschillings 0,59 fl., in Summa 1,57 fl. Oestr. W., die Zugkraftspesen betragen von der Verkehrs-Einnahme 7 Procent.

* Wir haben es natürlich nur mit der „Eisenbahn," nicht dem Bergbau zu thun, der in unserem früheren Referat eingeschlossen war und — bei der Generalversammlung — eingeschlossen sein musste. Die Red.

Kalender.

Warschau-Wiener Eisenbahn. Der Zinscoupon per erstes Semester 1862 der Gesellschafts-Obligationen à 500 Francs wird vom 1. Juli ab bei Herrn F. Mart. Magnus in Berlin ausgezahlt.

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. Die Auszahlung der am 1. Juli fälligen Zinscoupons, sowie die Einlösung der verloosten Obligationen erfolgt vom 1. bis 15. Juli bei Herrn E. Heimann in Breslau.

Ausland.

Italien. Richtung der genehmigten Bahnlinien. Die vier Eisenbahnen, welche der Gesellschaft Rothschild-Talabot zugeschlagen wurden, sind folgende: 1. die Adria-Bahn von Ancona bis Otranto über Tremoli und Foggia, Barletta, Bari, Brindisi und Lecce; 2. die Linie von Foggia nach Neapel über Ascoli, Eboli und Salerno; 3. die Linie von Ceprano nach Pescara über Sora, Celano, Sulmona und Popoli, und 4. die Linie von Brescia nach Voghere über Cremona und Pavia. Letztere Strecke muss innerhalb zweier Jahre fertig sein; die Strecken von San Benedetto del Tronto nach Lonega und die von Neapel nach Eboli müssen sogar schon am 1. Mai 1863 dem Betrieb übergeben werden. (S. übrigens No. 51. S. 506.)

Man hofft, dass die lateinische Bahn im Sommer dem Verkehr übergeben werden wird. Die Arbeiten am Centralbahnhof in den Thermen des Diocletian und die Dämme, die man gegen die Porta Maggiore führt, sind grossartig. Wo man die alten Aurelianischen Mauern bis an die Fundamente hat bloslegen müssen, zeigt sich, dass sie hier und da gerade so tief im Boden stecken müssen, als sie heute über ihm erhaben sind. Dies rührt von Verschüttungen her seit der Zeit, da die Gothen unter dem Heldenkönig Totila sie umgeworfen haben. Wenn die beiden Bahnen, welche sich an der Porta Maggiore vereinigen, die sabinisch-umbrische und die lateinische, werden vollendet sein, dann wird keine irgendwo in der Welt ihnen an Grossartigkeit der Gefilde, die sie durchziehen, nur entfernt vergleichbar sein. Rom tritt schon um des Eisenbahnsystems willen in eine völlig neue Epoche seines Lebens und wird vielfach umgewandelt werden.

Telegraphenwesen.

Eröffnung von Telegraphenstationen. Wiedereröffnet sind die Stationen Constadt und Creuzburg (in Schlesien), Langenschwalbach, Petersthal, Rippoldsau, Salzbrunn, Scheveningen, Larino, Prad und Val-Strigno (in Tirol) mit beschränktem, Ems und Wildbad mit vollem Tagesdienste.

Telegraphentarif nach Nordamerica. Die Depeschen gelangen von der Aufgabe-Station mittelst Telegraphen nach Liverpool in England oder nach Galway, Londonderry und Queenstown in Irland, werden sodann mit Post nach New-York, Halifax, Portland, Father-Point oder St. John's auf New-Foundland weiter befördert und von dort pr. Post oder Telegraphen an ihre Adresse gesendet.

Depeschen, welche ohne Benutzung der Nordamericanischen Telegraphenlinien an ihre Bestimmungen befördert werden sollen, unterliegen:

1) entweder der tarifmässigen Gebühr für die telegraphische Beförderung bis Liverpool und einer Postgebühr von 20 Sgr.

2) oder der tarifmässigen Gebühr für die telegraphische Beförderung bis London, einer Gebühr von 2 Thlr. pr. einfache Depesche für die telegraphische Weiterbeförderung bis Galway, Londonderry oder Queenstown und einem Postporto von 20 Sgr.

Depeschen hingegen, bei deren Beförderung die Nordamericanischen Telegraphenlinien benutzt werden sollen, werden taxirt: a) für den Weg von der Aufgabe-Station bis London nach dem Tarife dieser Station; b) für den Weg von London bis zur Adress-Station nach den in dem Tarife von Nordamerica angesetzten Gebühren.

Jedes Telegramm muss die Angabe des Weges enthalten, auf welchem dasselbe nach England und Nordamerica geleitet werden soll, z. B. via Haag-New-York.

Briefkasten.

Herrn ✕ Ja, ist willkommen. Nehmen Sie besonders auf die zur Vergleichung geeigneten Verhältnisszahlen gefälligst Rücksicht.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelm Eisenbahn.

Die Zahlung der am **1. Juli cr.** fälligen Zinsen von den Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen, (Düsseldorf-Elberfelder und Dortmund-Soester) und Prinz-Wilhelm Eisenbahn wird vom bezeichneten Tage ab
in **Berlin** durch die Herren **H. F. Fetschow & Sohn,**
in **Cöln** durch den **A. Schaafhausen**'schen Bank-Verein,
in **Düsseldorf** durch die Herren **Baum-Boeddinghaus & Comp.,**
in **Elberfeld** durch die Herren **von der Heydt, Kersten & Söhne**
und durch unsere Hauptkasse erfolgen.

Werden mehrere Zins-Coupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben nach Serien und Nummern geordnet mit einem Verzeichnisse einzureichen.

Elberfeld, den 18. Juni 1862.

Königliche Direction.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Retour-Billets I. und II. Wagen-Classe

werden im **Local-Verkehre** vom **20. Juni** d. J. ab zu $^3/_4$ des Schnellzugpreises sammt 50 Pfd. **Freigepäck** mit **3** Tagen Gültigkeit (also unter Antritt der Rückreise innerhalb 3×24 Stunden von dem ersten Zugstempel ab) auf den Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahnen eingeführt:

1) zwischen den grossen Städten des Bahnrayons,
2) zwischen denselben und kleinen Stationen der Nachbarschaft mit grossem Geschäfts- oder Vergnügungs-Verkehr,
3) zwischen kleinen Stationen und den grossen Städten ihrer Nachbarschaft.

Diese Retourbillets sind auch zu Schnellzügen gültig, aber zur Rückreise stets rechtzeitig vorher bei der Billet-Casse abstempeln zu lassen.

Aachen, den 10. Juni 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.
von Duering.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am 1. Juli d. J. fälligen Zinsen der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn **Stamm-Actien** und **Prioritäts-Obligationen** können (mit Ausschluss der Sonn- und Feiertage) vom 1. bis incl. 31. Juli cr. Vormittags von 9—12 Uhr bei

der Regierungs-Haupt-Kasse in Düsseldorf,
den Bankhäusern:
Baum-Boeddinghaus & Cie. in Düsseldorf,
v. Beckrath-Heilmann in Crefeld,
dem A. Schaaffhausenschen Bank-Verein in Cöln, und
der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin (Behrenstrasse No. 43)
oder fortlaufend vom 1. Juli cr. ab in den Vormittagsstunden von 9—1 Uhr bei unserer **Haupt-Kasse hierselbst** erhoben werden.

Von dem Fälligkeits-Termine ab werden auch unsere sämmtlichen **Stations-Kassen,** soweit ihre zeitigen Bestände reichen, die Zins-Coupons einlösen oder in Zahlung annehmen.

Die fälligen Coupons müssen den Zahlstellen mit **numerisch** geordneten, in den Geldbeträgen **summirten** und von den Eigenthümern **unterschriebenen** Verzeichnissen übergeben werden.

Aachen, den 20. Juni 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.
v. Duering.

Kgl. Hannoversche Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung.

Wegen einiger Aenderungen der Züge auf der Bahnstrecke zwischen Minden und Emden wird am **1. Juli** d. J. ein neuer Fahrplan für die unter Königl. Hannoverscher Verwaltung stehenden Eisenbahnen in Ausführung gesetzt. Derselbe ist durch Anschlag auf den Stationen zur Kenntniss des Publikums gebracht und in den Billet-Expeditionen zu dem Preise von $2^1/_2$ Gr. für das Exemplar zu erhalten. Der Fahrplan in Taschenformat wird an den genannten Stellen zu $1^1/_2$ Gr. pro Stück abgegeben.

Hannover, den 25. Juni 1862.

Königlich Hannoversche General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen.
Hartmann.

Main-Weser-Bahn.

Vom **1. Juli d. J.** an tritt

1) ein neues Reglement nebst Tarif für den Transport von Gütern, Thieren, Fahrzeugen, Leichen und Reisegepäck auf den Bahnen des Westdeutschen Verbandes,
2) ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der diesseitigen und der Main-Neckar-Eisenbahn,
3) ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der diesseitigen und der Taunus-Eisenbahn

in Kraft, was hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht wird.

Das Reglement nebst Tarif des Westdeutschen Verbandes ist zu dem Preise von 7 Sgr. oder 24 Kreuzern,
die Tarife für den Verkehr mit der Main-Neckar- und der Taunus-Eisenbahn sind zu dem Preise von 2 Sgr. oder 6 Kreuzern das Exemplar bei den Güterexpeditionen der Main-Weserbahn käuflich zu erhalten.

Cassel im Juni 1862.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Die am **1. Juli 1862** fälligen Coupons gesellschaftlicher Obligationen werden von diesem Tage angefangen mit 7 Frs. 50 Cms. oder 6 Schilling per Coupon bei den unten benannten Cassen und in den dort bezeichneten Valuten eingelösst werden.

In **Wien** bei den k. k. priv. österr. **Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe** } in Ö. W. nach dem Wechselcourse auf Paris vom Tage der Auszahlung.
„ **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente** }
„ **Paris** „ „ „ **Gebrüder von Rothschild** }
„ **Frankfurt** a/M. bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne** }
„ **Genf** bei den Herren **Lombard, Odier & Comp.** }
„ **Venedig** „ „ „ **J. Levi & Söhne** } in Francs.
„ **Mailand** „ „ Herrn **C. F. Brot** }
„ **Bologna** „ „ Herren **M. R. Rizzoli & Comp.** }
„ **Livorno** „ „ „ **M. A. Bastogi & Söhne** }
„ **Florenz** „ „ „ **E. Fenzi & Comp.** }
„ **London** „ „ „ **N. M. Rothschild & Söhne,** (in Pfund Sterling.)

Wien am 22. Juni 1862.

Der Verwaltungsrath.

Ermässigter Gebühren-Tarif

für nachbenannte Artikel bei Beförderung mit den Lastzügen auf der K. K. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Giltig vom 1. Juli 1862.

No.	Benennung der Artikel	Tarifsatz pr. Zoll-Centner und Meile	Bemerkungen
		Kreuzer	
1	**Asche**, ausgelaugte und Steinkohlenasche, **Düngstoffe**, Dungkalk, Sodarückstände, Knochenschaum, Dunggyps, Dungmehl (Poudrette), **Erde**, mineralische jeder Art, **Sand, Bau- und Pflastersteine**, roh behauen	$1^{6}/_{10}$	In Mengen von mindestens 80 Zoll-Ctr. Unter Auflassung der Auf- und Ablade-, dann der Auf- und Ablegegebühr.
2	**Eisen**, Roh- und Brucheisen, **Erze**, Eisenerz, Eisenkies, Eisenstein, Galmei, Braunstein, **Gerbestoffe**, Lohe, Borke, **Kalk**, ungelöscht, ledig oder verpackt, **Cement, Schiefer, Thon**	$1^{6}/_{10}$	In Mengen von mindestens 80 Zoll-Ctr. Unter Auflassung der Auf- und Ablegegebühr.
3	**Eisenbahnschienen**	$1^{75}/_{100}$	In Mengen von mindestens 80 Zoll-Ctr.
4	**Spodium, Dung-** und **Viehsalz**	$1^{6}/_{10}$	In Mengen von mindestens 80 Zoll-Ctr.
5	**Erdäpfel** unverpackt	$1^{95}/_{100}$	In Mengen von mindestens 80 Zoll-Ctr. Unter Auflassung d. Auf- u. Ablegegebühr.
	Erdäpfel verpackt	$1^{75}/_{100}$	
6	**Getreide** und **Hülsenfrüchte**, Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais, Spelt, Buchweizen, Raps, Rübsen, Wicken, Halbfrucht, Erbsen, Linsen, Bohnen, Hirse, Lupinen, **Mehl** und **Mahlproducte, Raps-** und **Leinsamen**	$1^{75}/_{100}$	Auf Entfernungen über 10 bis incl. 30 Meilen. — In Mengen von mindestens 80 Zoll-Centner.
		$1^{56}/_{100}$	Auf Entfern. über 30 M. — In Mengen von mindestens 80 Zoll-Centner.
7	**Holz**, **Brennholz**	$1^{6}/_{10}$	Auf Entfernungen über 8 Meilen. Unter Auflassung der Auf- und Ablegegebühr. — In Mengen von mindestens 80 Zoll-Centner.
	Holz, Bau- und **Nutzholz**, in- und ausländisches, roh oder behauen, geschnitten oder gespalten, jedoch nicht gehobelt, über 6′ bis 30′ Länge	$1^{6}/_{10}$	
	Holz, Bau- und **Nutzholz**, in- und ausländisches, roh oder behauen, geschnitten oder gespalten, jedoch nicht gehobelt, über 30′ Länge	$1^{95}/_{100}$	Auf Entf. über 5 Meilen.
8	**Heu u. Stroh**, gepresst oder in Bündeln, in Wagenladungen, pr. 4rädr. Wagen	130	Per Meile, incl. aller Nebengebühren.
	Heu u. Stroh, gepresst oder in Bündeln, in Wagenladungen, „ 6 „ „	190	
	Heu u. Stroh, gepresst oder in Bündeln, in Wagenladungen, „ 8 „ „	250	
	Holzkohle, verpackt, in Wagenladungen, pr. 4rädr. Wagen mit 100 Ctr. Tragfähigkeit	130	
	Holzkohle, verpackt, in Wagenladungen, „ 4 „ „ „ 110 „ „	140	
	Holzkohle, verpackt, in Wagenladungen, „ 6 „ „ „ 170 „ „	190	
	Holzkohle, verpackt, in Wagenladungen, „ 8 „ „ „ 225 „ „	250	
9	**Oelkuchen**	$1^{6}/_{10}$	Auf Entfernungen bis incl. 10 Meil. — In Mengen von mindestens 80 Zoll-Ctr.
	Oelkuchen	$1^{56}/_{100}$	Auf Entfernungen über 10 bis 20 Meil. — Unter Auflassung der Auf- und Ablade-, dann der Auf- und Ablegegebühr.
	Oelkuchen	$1^{3}/_{10}$	Auf Entfernungen über 20 Meilen.
10	**Rüben**, Zuckerrüben	$1^{75}/_{100}$	Auf Entfernungen bis incl. 5 M. — wie No. 9.
	Rüben, Zuckerrüben	$1^{6}/_{10}$	Auf Entfernungen über 5 Meil. — wie No. 9.
11	**Steine**, rohe, Bruch-, Kalk- und Kiessteine, **Schotter**	$1^{56}/_{100}$	Auf Entfernungen bis incl. 4 M. — wie No. 9.
	Steine, rohe, Bruch-, Kalk- und Kiessteine, **Schotter**	$1^{3}/_{10}$	Auf Entfernungen über 4 Meil. — wie No. 9.
12	**Steinkohlentheer**	$1^{75}/_{100}$	Auf Entf. bis incl. 20 M. — In Mengen von mindest. 80 Z.-Ctr.
	Steinkohlentheer	$1^{56}/_{100}$	Auf Entf. über 20 Meil. — In Mengen von mindest. 80 Z.-Ctr.
13	**Ziegel**, gewöhnliche Mauerziegel (nicht Gesims-, Porzellan- oder Chamotziegel)	112	Auf Entf. bis incl. 4 M. — Pr. 1000 Stück incl. aller Nebengebühr.
	Ziegel, gewöhnliche Mauerziegel (nicht Gesims-, Porzellan- oder Chamotziegel)	105	Auf Entf. über 4 Meil. — Pr. 1000 Stück incl. aller Nebengebühr.

Die vorstehend ermässigten Frachtsätze gelten nur dann, wenn die benannten Artikel unter den in den beigesetzten obigen Bemerkungen ausgesprochenen Bedingungen zur Aufgabe gelangen. — Im anderen Falle unterliegen dieselben dem allgemeinen Gebühren-Tarife.

Bei denjenigen Artikeln, welche laut dem obigen Tarife von der Auf- und Ablegegebühr befreit sind, haben die Parteien das Auf- und Ablegen der Güter von und auf die Streifwagen selbst zu besorgen.

Wien, am 12. Juni 1862.

Von der Direction der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Bekanntmachung.

Bei den im Laufe der Jahre 1862 und 1863 im **Grossherzogthum Baden** zur Ausführung kommenden Strassen-, Fluss- und Eisenbahnbauten können noch einige theoretisch und practisch gebildete jüngere **Ingenieure** Verwendung finden.

Etwaige Bewerber um eine derartige Verwendung wollen sich unter Vorlage ihrer Zeugnisse portofrei an die unterzeichnete Stelle wenden.

Carlsruhe, den 18. Juni 1862.

Gr. Badische Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues
Baer.

Königliche Ostbahn.

Es soll die Lieferung von

3 Locomotiv-Treibachsen mit Rädern
4 Locomotiv-Laufachsen mit Rädern
6 Tenderachsen mit Rädern

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiv- und Tenderachsen mit Rädern für die Königliche Ostbahn“

versehen, bis zu dem, auf Mittwoch

den 9. Juli cr. Vormittags 12 Uhr

anstehenden Termine an mich einzusenden, in welchem dieselben in meinem Geschäftslocale in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen werden auf portofreie Anträge von mir verabfolgt.

Bromberg, den 18. Juni 1862.

Der Königl. Obermaschinen-Meister. Rohrbeck.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Rheinische Eisenbahn. Cöln-Herbesthal-Crefeld-Bingen.

	für Personen	f. Güter	f. Extraord.	Summa	bis ult. Mai:
Mai 1862:	Thlr. 122,714	106,124	6,770	235,608	1,025,813 Thlr.
„ 1861:	„ 120,450	92,394	5,500	218,344	909,323 „
pro 1862 plus:	„ 2,264	13,730	1,270	17,264	116,490 „

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Mai 1862:	für Pers.	für Güter	extraord.	Summa	bis ult. Mai:
	Thlr. 69,000	119,000	5,000	193,000	970,500

Also im Jahre 1862: + 11,000 Thlr. 1861: 213,505 959,842

Berlin-Potsdam Magdeburger Eisenbahn. Mai 1862:

für Pers.	Extraord.	für Güter	Summa:	1861:	Differenz 1862
Thlr. 71,758	2,249	90,070	164,078	131,960	+ 32,117

Kaiser Ferd.-Nordbahn.

	für Pers.	für Güter	Summa	bis ult. Mai:
Mai 1862:	348,867 fl.	1,051,153 fl.	1,400,021 fl.	6,238,612 fl.
„ 1861:	284,322 fl.	1,107,677 „	1,392,000 „	6,691,388 „

Homburger Eisenbahn. Mai 1862:

für Pers.	Extraord.	für Güter	Summa	1861:
13,846 fl. 41 kr.	395 fl. 46 kr.	2,402 fl. 58 kr.	16,645 fl. 25 kr.	14,645 fl. 1 kr.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Mai 1862:

Einnahme für Pers.	Güter.	Summa.	bis ult. Mai 62:	bis ult. Mai 61:
Thlr. 71,059	118,665	189,724	748,120	661,891

(Mehr-Einnahme bis ult. Mai 1862 gegen 1861: 86,229 Thlr.)

Thüringische Eisenbahn.

Mai 1862: für Pers.	für Güter.	Summa.	Mai 1861:	Differenz 1862:
Thlr. 84,000	148,500	232,500	175,480	+ 57,020 Thlr.

bis ult. Mai 1862: 921,500. 1861: 773,220 Thlr. Daher +148,280 Thlr.

Buschtéhrader Eisenbahn. Mai 1862: Für 6,711 Personen und 854,986 Ctr. Frachten 51,703 fl. 98 kr. Bis ult. Mai 268,587 fl. 44 kr. österr. W.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Mai 1862:	für Pers.	für Fracht.	Summa.	Mai 1861:	Diff. 62:
	Thlr. 22,183	60,149	82,332	65,118	+ 17,214

II. Privat-Anzeigen.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **New-York,** Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 5. Juli.
do. **Bremen,** Capt. H. Wessels, am Sonnabend, den 2. August.
do. **Hansa,** Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 16. August.
do. **New-York,** Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 30. August.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren Julius Böheim, Generalagent, Reichsstr. No. 26. Geo. Theo. Lindner, Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl**, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg**, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen
„ **Hull** „ Montag Morgen

Passage Preise: Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung.
Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl Beköstigung.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

Crüsemann, Director. **H. Peters,** Procurant.

Dampfschifffahrtsgesellschaft

des

Oesterreichischen Lloyd in Triest.

Die neuen Fahrpläne und Tarife der Dampfschifffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, sowie jede weitere Auskunft erhält man kostenfrei bei Herrn

G. Thornton in Leipzig,

General-Agenten des Oesterreichischen Lloyd für Norddeutschland und bei den Herren **Lüder & Tischer** in Dresden, Agenten des Oesterreichischen Lloyd.

Auskünfte über die Fahrpläne und Tarife ertheilen auch nachstehende Leipziger Speditionshäuser: **J. C. Seebe, J. F. Oehlschläger, Uhlmann & Co., Gerhardt & Hey, C. G. Lentsch.**

Brockhaus' Reise-Atlas von Deutschland.

Neuester Führer durch alle Theile Deutschlands, enthaltend 60 verschiedene General- und Special-Eisenbahnkarten, Flusspanoramas, Städtepläne, Ansichten etc., sowie Nachweis der Hôtels, Taxpreise, Sehenswürdigkeiten und eine Menge anderer dem reisenden Publikum schätzbarer Notizen.

Er besteht aus folgenden sechs Abtheilungen oder Sectionen:

Oesterreich. Mit 6 Karten und 2 Städteplänen.
Die Rheinlande. Mit 8 Karten und 2 Plänen.
Baiern und Würtemberg. Mit 10 Karten und 4 Plänen.
Nordost-Deutschland mit Schlesien. Mit 8 K. u. 3 Pl.
Nordwest-Deutschland. Mit 6 Karten und 4 Plänen.
Sachsen, Thüringen und Hessen. Mit 7 Kart. u. 3 Plän.

Preis jeder Abtheilung, cartonnirt 24 Sgr.

Diese Ausgabe in Sectionen gewährt den grossen Vortheil, dass der Reisende alles für seine Tour Nöthige darin findet, ohne sich mit einem umfangreichen Buche beschweren zu müssen.

Die Karten und Pläne sind auch einzeln mit Text cartonnirt à 5 Sgr. das Blatt zu haben.

Verlegt und herausgegeben von dem **Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig

N° 54. **Zeitung des Vereins** 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 5. Juli 1862.

Inhalt: Versuchs-Stationen für das Eisenbahnwesen: II. Kosten der Einrichtung und Unterhaltung, Zweck und Nutzen derselben. — Ueber feuerfeste Güterschuppen. — Unglücksfälle auf den Englischen Eisenbahnen. — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Osterrath-Essen. — b) Eisenbahn-Betrieb: Norddeutscher Eisenhahn-Verband, Personalnachricht. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn, General-Versammlung. Neisse-Brieger Bahn, Geschäftsbericht. Westfälische Eisenbahn, Jahresbericht. Bergisch-Märkische-, Werra-, Thüringische-, Löbau-Zittauer- und Zittau-Reichenberger Eisenbahn, General-Versammlungen. Dividenden Deutscher Eisenbahnen für 1861. — Kalender. — Ausland: Amerikanische Eisenbahnen. Petersburg-Oranienbaum-K ronstadt, Concessionsertheilung. Project Bialystock, durch Wolhynien an die Kiew-Odessa-Linie. — Telegraphenwesen: Beförderung von Telegrammen über Unglücksfälle auf Oesterr. Eisenbahnen durch den Staatstelegraphen. — Postwesen: Das schweizerische Postwesen im Jahre 1861 und sein Verhältniss zu den schweizerischen Eisenbahnen. — Technische Notizen: Brücke und Viaduct über die Saane bei Freiburg in der Schweiz. Lastzug-Locomotiven gebaut von André, Roechlin & Comp. Imprägnirung von Hölzern mit kreosothaltigen Steinkohlentheerölen. Fryer's Apparat zum Füllen der Tender mit Wasser. Locomotiv-Kessel von Stahl — Schifffahrt: Dampfschifffahrt auf dem Chiemsee. — Volkswirthschaftliches: Packträger-Institut zu Regensburg. — Juristisches. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Berlin-Anhaltische Eisenbahn,** Zinsenzahlung. **Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn,** Auszahlung. **Kgl. Hannoversche Staatseisenbahn,** neuer Fahrplan. **Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn und Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn,** General-Versammlungen. — **Einnahmen** der Köln-Mindener Eisenbahn.

Versuchs-Stationen für das Eisenbahnwesen.

II. Kosten der Einrichtung und Unterhaltung, Zweck und Nutzen derselben.

Die in No. 15 dieses Jahrganges der Eisenbahnzeitung in Vorschlag gebrachten Versuchs-Stationen würden von einer grossen Verwaltung oder von einigen derselben vereint am geeignetsten in der Art anzulegen sein, dass eine mechanische Werkstätte und ein chemisches Laboratorium mit einer Maschinen-Werkstätte in Verbindung gebracht würden.

Die mechanische Werkstätte hätte dann ausser der Herstellung von Apparaten für verschiedene Versuche auch die Reparatur, Instandhaltung und die theilweise Anfertigung der im Eisenbahnbetriebe benutzten physikalischen Apparate etc., theils für das Maschinenfach, theils für die electrische Telegraphie zu übernehmen.

Das chemische Laboratorium hat zum Zweck, die Hauptproben von sämmtlichen im Betriebe zur Verwendung kommenden oder hierzu in Vorschlag gebrachten Materialien, deren Qualität durch eine chemische Untersuchung festgestellt werden kann, auf ihre Reinheit und Brauchbarkeit zu prüfen, aus den gewonnenen Resultaten, unter Vergleichung der Preise verschiedener Proben ein und desselben Materials, die besten Bezugsquellen für dasselbe zu ermitteln; von Zeit zu Zeit Proben aus verschiedenen Sendungen einer grossen Lieferung zu untersuchen, um deren Qualität mit der der Hauptprobe vergleichen und verfälschte oder nicht bedingungsmässige Waare zurückweisen zu können und endlich, die Wirkung verschiedener versuchsweise angewendeter Chemikalien zu ermitteln, z. B. die Wirkung der Mittel gegen Kesselstein, durch chemische Untersuchung von Kesselsteinen, welche ein mit diesen Mitteln behandeltes Speisewasser von bekanntem Gehalt an gelösten mineralischen Stoffen in den Dampfkesseln abgesetzt hat.

Die Aufgabe des auf der Station wirkenden Chemikers würde ferner darin bestehen, für die geeignete Aufbewahrung der Materialien in den Magazinen und für deren zweckmässige Verwendung Sorge zu tragen; die Methoden zu prüfen und die Mittel anzugeben zur Conservation von Materialien, die ganz besonders dem Einflusse der Witterung ausgesetzt sind; die Wiederverwerthung zu dem früheren Zwecke nicht mehr brauchbarer Materialien anzuregen und endlich die Selbstdarstellung einiger Materialien, sofern bedeutende pecuniäre Vortheile für den Betrieb damit verbunden sind oder wenn ein Material in der gewünschten Zusammensetzung im Handel nicht zu beziehen ist, in Vorschlag zu bringen und zu leiten.

Für die mechanische Werkstätte werden zwei, für das chemische Laboratorium drei bis vier helle, luftige Zimmerräume erforderlich sein, die mit Gas versehen werden können. Die Kosten der Einrichtung der ersteren werden etwa 600 Thaler betragen. Nach den Anforderungen, welche die einzelnen Zweige des Betriebes an die mechanische Werkstätte stellen, werden sich die jährlichen Kosten zur Unterhaltung derselben richten; sie sind einestheils bedingt durch die Quantität und den Werth des Materials, welches hier zur Verarbeitung kommt, anderntheils durch die Kräfte, welche dazu erforderlich sind.

Die Kosten für die Einrichtung des chemischen Laboratoriums werden ebenfalls auf 600 Thaler zu veranschlagen sein, und vertheilen sich dieselben auf nachstehende Posten:

1) Geräthe von Holz — Tische, Schränke, Gestelle —
2) Utensilien aus Porzellan,
3) Utensilien aus Glas,
4) Utensilien aus verschiedenen Metallen, namentlich Platin, Silber, Kupfer,
5) Physikalische Apparate — gute Waagen, galvanische Batterien etc.,
6) Koch- und Glühapparate,
7) Chemikalien und Reagentien,
8) Physikalische und chemische Literatur.

Die Unterhaltungskosten für das chemische Laboratorium, Neuanschaffungen, Ersatz, Reparatur von Apparaten betreffend, können auf 200 Thaler jährlich veranschlagt werden. Bringen wir für das jährliche Gehalt des Chemikers das in Anschlag, welches die Chemiker grösserer landwirthschaftlicher Versuchs-Anstalten

beziehen, nämlich 800 Thaler, so werden die jährlichen Gesammtkosten der Unterhaltung des chemischen Laboratoriums etwa 1000 Thaler betragen, wenn man berücksichtigt, dass von der Maschinen-Werkstätte oder unter den Bahnhofs-Arbeitern ein geeigneter Mann bestimmt werden kann, welcher die zeitweise Reinigung der Lokale, das Wasserholen etc. besorgt, und dass zur Hülfeleistung des Chemikers sich junge Leute anbieten werden, denen es hauptsächlich darum zu thun ist, sich im technischen Theile ihres Faches auszubilden, wozu ihnen gerade hier eine sehr günstige Gelegenheit geboten wird. Die Kosten für verschiedene Versuche vertheilen sich auf die einzelnen Theile des Betriebes.

Da jede Verwaltung Versuche aller Art fortwährend anstellen lässt, zur besseren Conservation der Materialien, zur Vervollkommnung verschiedener Methoden und Apparate, theils aus Gründen der Oekonomie, theils zur Erhöhung der Sicherheit des Betriebes, so kann von besonders kostspieligen Versuchen auf der Versuchs-Station einer Verwaltung nicht die Rede sein. Die Sicherheit des Gelingens soll nur dadurch erhöht, die rationelle Ausführung der Versuche nur dadurch bewirkt werden, dass der Maschinentechniker, der Mechaniker und der Chemiker sich gegenseitig durch ihre Kenntnisse und Erfahrungen unterstützen.

In den meisten Fällen kann nur durch diese gegenseitige Unterstützung der verschiedenen technischen Disciplinen auf dem Gebiete der Polytechnik Grosses geleistet werden.

Sobald die Versuchs-Stationen nicht mehr im alleinigen Besitze einer grossen Verwaltung bleiben und dann auch nicht mehr zum ausschliesslichen Nutzen derselben wirken, sondern wenn sie vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ins Leben gerufen, unterhalten oder unterstützt würden, erhöhten sich natürlich auch die Kosten zu ihrer Unterhaltung, und für verschiedene Versuche müssten jährlich bestimmte Summen ausgeworfen werden: da nun jede zum Vereine gehörige Verwaltung das Recht hat, sei es auf einer ihr zuertheilten Station oder auf der betreffenden Fach-Station, wenn solche errichtet würden (s. unten), Untersuchungen anstellen zu lassen oder Versuche in Vorschlag zu bringen.

Mit vereinten Kräften könnte selbstredend auch Grösseres geleistet werden; es könnten bedeutende Summen jährlich zu Versuchszwecken zu Gebote stehen, ohne dass der Antheil, den die einzelnen Verwaltungen zum gemeinsamen Zwecke beizutragen hätten, irgend beträchtlich wäre; auch kämen die aus den Versuchen hervorgehenden Erfindungen in kurzer Zeit dem gesammten Deutschen Eisenbahnwesen zu Statten.

Der Errichtung von Versuchs-Stationen von Seiten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen werden vielleicht manche Schwierigkeiten entgegentreten, jedoch werden dieselben um so leichter überwunden werden, jemehr man sich allseitig von dem Nutzen überzeugt hat, den Versuchs-Stationen dem Eisenbahnbetriebe bringen. Dieser Nutzen ergiebt sich theils schon aus dem oben Gesagten; er beruht zunächst auf der Anwendung billiger Materialien mit den erforderlichen physikalischen und chemischen Eigenschaften und auf der zweckmässigen Verwendung guter Materialien, ferner in der Vervollkommnung verschiedener Methoden und Apparate, theils zur Conservation der Materialien, theils zu verschiedenen anderen Zwecken, endlich in der Verbesserung von Apparaten vielfacher Art, wodurch nicht allein die Sicherheit des Betriebes erhöht wird, sondern demselben auch Ersparnisse erwachsen, oder doch wenigstens der Nutzeffekt der in vielen Apparaten zur Verwendung kommenden Materialien gesteigert wird.

Da alle neuen Einrichtungen und Erfindungen erst durch den Versuch erprobt werden müssen und noch mancherlei Verbesserungen fähig sind, so soll durch eine rationelle Leitung der hierzu nöthigen Versuche nicht allein die Zeit, die sonst dafür erforderlich ist, bedeutend abgekürzt, es sollen auch die Kosten für die Versuche auf das geringste Mass zurückgeführt werden. Wie viel Geld und wie viel Zeit wird häufig für Versuche verschwendet, die nichts Anderes, als ein einseitiges Probiren sind; wie manche lebensfähige Erfindung ist ganz allein deshalb nicht in die Praxis übergegangen, weil die hierzu nöthigen Versuche Händen anvertraut waren, die entweder nicht die Fähigkeit zur Anstellung, oder nicht das nöthige Interesse am Gelingen der Versuche besassen!

Die Versuchs-Stationen sollen ferner den zum Vereine gehörigen Verwaltungen oder talentvollen Eisenbahntechnikern Gelegenheit bieten, ihre Vorschläge zur Vervollkommnung der Betriebsmittel oder neue Erfindungen an Orten zu erproben, wo die nöthigen Einrichtungen dafür vorhanden sind. Es wird kaum nöthig sein, hier noch anzudeuten, dass auch dadurch dem Deutschen Eisenbahnwesen wesentliche Vortheile erwachsen werden, dass die auf den Versuchs-Stationen wirkenden Techniker, unterstützt von den tüchtigsten Eisenbahntechnikern Deutschlands, ihre vielseitig gemachten verschiedenen Erfahrungen gegenseitig austauschen und sich anspornen zu weiteren Fortschritten auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik.

Was einem Einzelnen erst nach jahrelangem Streben, manchmal unter Ueberwindung vielfacher Schwierigkeiten gelingt, das wird in kurzer Zeit durch das Zusammenwirken vereinter Kräfte zu Tage gefördert.

Sobald der Nutzen der Versuchs-Stationen richtig erkannt worden ist, wird es dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nicht schwer fallen, über die hierzu erforderlichen Geldmittel zu verfügen, da gewiss alle zum Vereine gehörigen Verwaltungen, sobald es sich um einen für das Eisenbahnwesen nützlichen Zweck handelt, sich bereitwilligst dazu verstehen werden, ein kleines Opfer hierfür zu bringen; auch werden sich an den für die Stationen ausgewählten Punkten Deutschlands Eisenbahntechniker genug finden, welche mit ihren Kenntnissen und Erfahrungen die Versuchs-Stationen zu unterstützen bereit sind.

Die auf denselben zur Ausführung kommenden Versuche können in allgemeine und in besondere eingetheilt werden. Die ersteren können auf jeder Station angestellt werden, da sie von allgemeinem Interesse sind; sie schlagen theils in das Gebiet der mechanischen, theils in das der physikalischen oder chemischen Technik des Eisenbahnbetriebes, indem sie entweder die Vervollkommnung der Betriebs- und Transportmittel, oder die Oekonomie des Betriebes betreffen.

Ausser diesen sogenannten allgemeinen Versuchen wird jede Station besondere Versuche und chemische Untersuchungen anzustellen haben, die vornehmlich durch lokale Verhältnisse bedingt werden, und dahin gehören vorzugsweise: Versuche mit Heiz-, Beleuchtungs- und Schmiermaterialien, Versuche in Betreff der im Bereiche einer Station befolgten Methoden der Schwellenpräparation, der Mittel gegen Kesselstein etc.; chemische Untersuchungen von Materialien-Proben, theils um die Reinheit und Brauchbarkeit derselben festzustellen, theils um gute Bezugsquellen für dieselben zu ermitteln. Da es ferner für den Maschinentechniker von Interesse ist, den Gehalt der verschiedenen Speisewasser an gelösten mineralischen Stoffen zu kennen, welche die Bildung des Kesselsteins verursachen, so wird die chemische Untersuchung der den Wasserstationen entnommenen Wasserproben ebenfalls hierzu gehören. Die einzelnen Stationen würden sich in ihren Arbeiten gegenseitig zu unterstützen haben.

Die meisten der auf denselben zur Ausführung kommenden Versuche werden nur geringe besondere Auslagen erfordern, die vorzugsweise das dazu verwendete Material betreffen; viele dieser Versuche können auf einigen Bahnen gleichzeitig zur Ausführung kommen, sobald die Station die nöthigen Apparate hierzu liefert oder die erforderlichen Materialien unter Angabe ihrer zweckmässigen Verwendung beschafft, darstellt oder die Bezugsquellen dafür angiebt.

Kostspielige Versuche werden fast nur auf dem Gebiete der mechanischen Technik vorkommen. Sobald solche von irgend einer Seite in Vorschlag gebracht werden, würde eine für jede Station aus Eisenbahntechnikern der nächstliegenden Bahnen gewählte Commission erst über die Zweckmässigkeit und Art und Weise der Ausführung zu berathen haben; derselben müsste auch die technische Leitung der Station übertragen werden.

Es kommt nun die Frage in Betracht, ob es nicht zweckmässiger sein würde, jeder Station ein besonderes Gebiet der Eisenbahntechnik zur Anstellung der wichtigsten und kostspieligsten Versuche auf demselben zu überweisen, und auch die Einrichtung der einzelnen Stationen hierfür zu vervollständigen — sogenannte Fach-Stationen zu errichten.

Wir glauben diese Frage bejahend beantworten zu müssen, einestheils, weil die Kosten für die Einrichtung und Unterhaltung von Fach-Stationen und auch die für Versuche geringer sein werden; anderntheils, weil mit der Vervollständigung der Einrichtung auch die Vollkommenheit der Versuche nur gewinnen kann.

Eine Hauptfrage wird die sein: Welche Geldmittel werden zur Einrichtung und jährlichen Unterhaltung von 3 Versuchs-Stationen von Seiten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und für Versuche erforderlich sein? — Diese Frage ins Specielle zu beantworten, ist namentlich in Betreff des letzten Punktes zur Zeit unmöglich, da von verschiedenen Annahmen ausgegangen werden muss und man sich stets nach den zur Verfügung stehenden Geldmitteln wird richten müssen.

Nehmen wir die Summe der Bahnlängen der zum Verein gehörigen Verwaltungen zu 2500 deutschen Meilen an — diese Zahl wird bald erreicht sein —, nehmen wir ferner an, jede dieser Verwaltungen verstände sich dazu, jährlich 5 Thaler pro Meile zu Versuchszwecken auszuwerfen, so würden jährlich 12,500 Thaler zur Verfügung stehen. Hiervon würden im ersten Jahre etwa 4000 Thaler zur Einrichtung und etwa 6000 Thaler zur Unterhaltung dreier Stationen und für die ersten Versuche etc. erforderlich sein; es bliebe somit im ersten Jahre ein Ueberschuss von 2500 Thalern. Im zweiten ständen dann etwa 9000 Thaler zu einigen kostspieligen Versuchen zur Verfügung, von denen etwa 6 bis 7000 Thaler der Station für mechanische Technik zu überweisen wären.

Würde der jährliche Beitrag von 5 Thlr. pro Meile nur um einen Thaler erhöht, oder bewilligten, was sehr wahrscheinlich ist, einige Verwaltungen von ihren Betriebs-Ueberschüssen eine Kleinigkeit zu Versuchs-Zwecken, so würde jährlich eine Summe von 15,000 Thalern und mehr hierfür zur Verwendung kommen können.

Es ist vorauszusehen, dass die Versuchs-Stationen schon in den ersten Jahren einen Theil ihrer Unterhaltungskosten selbst werden tragen können, und zwar wird dies der Fall sein, sobald durch Versuche als zweckmässig befundene Apparate etc. von der einen oder anderen Verwaltung hier zur Anfertigung in Auftrag gegeben werden. In diesem Falle wird sich aus den dafür in Rechnung gebrachten mässigen Preisen, nach Abzug der Kosten für das verwendete Material und für ausserordentliche Arbeitskraft, ein Ueberschuss ergeben, der in die Stationskasse fliessen kann.

Erwägt man, dass Versuche auf dem Gebiete der Mechanik, der Physik und der Chemie, der mächtigsten Hebel der heutigen Industrie, nicht allein dem Eisenbahnbetriebe, sondern auch der Wissenschaft und einem grossen Theile der Gesammtindustrie von Nutzen sein werden, — dass mit den Fortschritten der Wissenschaft, mit dem Emporblühen der Industrie auch die Cultur und der Wohlstand der Nationen gleichen Schritt hält, — dass von der Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, von seiner grösseren Rentabilität das Wohl tausender Menschen betroffen wird, Verkehr und Handel zunehmen, so ist vorauszusehen, dass, bei dem allgemeinen Nutzen der Versuchs-Stationen, bisher ungekannte Hülfsquellen zur Unterhaltung derselben oder für Versuche zufliessen werden.

Möchte namentlich in Deutschland der wichtigste und ausgedehnteste industrielle Betrieb der heutigen Zeit recht bald die Vortheile geniessen, die ihm aus Versuchs-Stationen unzweifelhaft erwachsen werden! Luckow.

Ueber feuerfeste Güterschuppen

von E. Heusinger von Waldegg, Oberingenieur der Südharzbahn zu Osterode.

Die neue von den Fabrikanten Busse und Rohrmann zur Annenmühle bei Osterode eingeführte und bei mehreren grossen Fabrikgebäuden bereits angewandte Bauart mittelst Annalith (eine Art Beton aus unregelmässigen Steinen, gut gebranntem Gyps und scharfkantigem reinen Sande) ist ganz vorzüglich zur Herstellung von massiven billigen Güterschuppen und Bahnwärterhäusern* geeignet.

Die Fabrikanten Busse und Rohrmann haben einen solchen Güterschuppen für ihren eignen Bedarf auf der Braunschweig'schen Südbahn (Station Seesen) seit mehreren Jahren aus Annalithquadern errichtet und so den Beweis der Zweckmässigkeit dieser Bauart geliefert. Viel vortheilhafter ist es noch, die einfachen Gebäude nicht in einzelnen Quadern, sondern nach Art des Piseebaues zwischen senkrecht aufgestellten Bretterwänden aus einem Stück zu giessen. Zwischen solchen Bretterwänden werden in 2—3′ hohen Lagen unregelmässige Steine, wie sie sich in der Nähe gerade vorfinden (Flusskiesel etc.) so dicht als möglich willkürlich aufgeschichtet und dann die Zwischenräume mit dünnflüssigen — in kleinen Gefässen (Eimern) aus zur Hälfte Wasser, 1/4 Gyps, 1/4 scharfkantigem reinen Sand angemachtem — Gypsbrei rasch ausgegossen. Mit 1 Ctr. Gyps, der hier am Harz in vorzüglicher Qualität gebrannt und gemahlen 3—5 Sgr. kostet, kann man 10 bis 15 Cubikfuss solchen Mauerwerks, das eine grosse Festigkeit und Dauer hat, herstellen, sodass sich hier der Cub.-Fuss Annalithmauer einschliesslich des Verputzes und des ganzen Materials auf kaum 3 Sgr. berechnet. —

Für solche oder auch in anderer Weise in Backstein oder Bruchstein massiv hergestellte Umfassungswände habe ich ein feuerfestes Dach in folgender Weise construirt. Das Dach ist fast ganz flach und hat nur soviel Gefälle nach beiden Seiten, als zum vollkommenen Ablaufen des Regenwassers nöthig ist; die auf diese Weise gebildete First ist nicht scharfkantig, sondern bildet einen flachen Bogen von 15 bis 20 Fuss Radius. Alle 8 bis 10 Fuss Entfernung liegen 5 Zoll hohe Sparren von gewalztem Doppel T Eisen, dieselben sind der First entsprechend bogenförmig gebogen, in der Mitte stumpf zusammen gestossen und durch über den Stoss aufgenietete doppelte Laschen solid verbunden; in der First, auf den Seitenwänden und in der Mitte der beiden 12 Fuss vorspringenden Vordächer werden diese Sparren durch tannene 6 × 6 Zoll starke Pfetten unterstützt, indem die untern Flanschen des Doppel T Eisens durch durchtretende Schraubenbolzen mit den Pfetten verbunden sind; die beiden äussern und mittlern Pfetten werden ausserdem unter den Sparren durch 6 × 6 Zoll starke hölzerne Büge, deren untere Enden gegen gusseiserne durch die Wände durchgehende und in diese fest gegossene Schuhe sich stützen verstrebt. Da die äussern und innern Büge sich gegen die solid mit den Sparren zusammengeschraubten Pfetten stemmen und die Lasten von den äussern und innern Dachflächen sich aufheben, so fällt jeder Seitendruck auf die Wände weg und der höchst einfache flache Dachstuhl kann selbst zur Befestigung der Rollen und Flaschenzüge für die Aufwindung der Güter benutzt werden.

Will man den Dachstuhl absolut feuerfest machen, so kann man statt der hölzernen Pfetten und Büge auch eiserne Doppel T Schienen von ähnlichem Querschnitt als die Sparren verwenden.

Auf den Sparren ruhen in Entfernungen von circa 30 Zoll, gewalzte eiserne Latten aus Doppel-Winkeleisen (s. g. E Eisen) von 4 Zoll Höhe; die auf einander liegenden Flanschen von Sparren und Latten sind mit Ausnahme der beiden obersten E Eisen in der Nähe der First mittelst durchgehender 5/8 Zoll starker Nietbolzen solid mit einander verbunden. Ueber diese eiserne Latten sind gewellte Zinkbleche mittelst an diese angelötheter und verzinnter hakenförmiger Haften, welche über die obern Flanschen der eisernen Latten greifen, gehängt, so dass sich das Zinkblech nach dem Temperaturwechsel frei ausdehnen kann. Um die obersten Zinktafeln, welche von der First ab nach beiden Seiten gleich weit heruntergehen und die Haften in entgegengesetzter Richtung angelöthet erhalten, befestigen zu können und um zu gleicher Zeit diesen Zinktafeln die nöthige Biegung an der First zu geben, werden die 2 obersten eisernen Latten aus E Eisen zuletzt mittelst längerer Schraubenbolzen, statt der Nieten, an die Sparren befestigt, und nach und nach angezogen, wodurch die obersten Zinktafeln über einer obern abgerundeten hölzernen Firstpfette die erforderliche Biegung erhalten.

Die gewellten Zinktafeln sind gewöhnlich 6′ lang und 30 Zoll breit, der Quadratfuss wiegt 1 1/2 Pfd. und kostet gegenwärtig der Ctr. 7 1/2 Thlr.; an jeder dieser Tafeln werden 6 Haften (in der Breite der Tafel 3) angelöthet; die Tafeln greifen in der Länge circa 6 Zoll, in der Breite 1 1/2 Zoll übereinander, so dass sich die Längsfugen immer an den äusserlich convexen Rippen befinden.

Die eisernen Sparren aus Doppel T Eisen haben je nach der lich-

* Ich habe im vorigen Jahre in Osterode an der Nordheimer Chaussee für die Südharzbahn ein Wärterhaus 12′ lang und breit, 10′ hoch in Annalithmauern 1′ stark, die Fundamente 1 1/2′ stark, zur Probe herstellen lassen, um genau die Kosten zu ermitteln. Dasselbe liegt an einem 9′ hohen Damme und hat noch ein ebenfalls in Annalith hergestelltes 7′ hohes Souterrain mit flachem Gewölbe, welches als Geschirrkammer benutzt werden kann. Ein Gypsestrich bildet den Fussboden, das Dach ist mit Asphaltfilz gedeckt und die Decke — ohne weitere Balken — unter den Sparren mit Latten verschaalt und mit Haargyps überzogen. Ein solches Wärterhaus kostet mit 2 Bogenfenstern und Thüren incl. 3maligem Oelfarbeanstrich, sowie mit einem 8eckigen Schornstein in Annalith vollständig fertig hier am Harz ohne Souterrain 90 Thlr. und mit Souterrain 140 Thlr., und haben die Fabrikanten Busse und Rohrmann die sämmtlichen Wärterhäuser auf der Hannoverschen Strecke der Südharzbahn zu diesen Preisen in Accord herzustellen übernommen. —

ten Weite der Güterschuppen von 24—30 Fuss ein Gewicht von 12 bis 14 Pfd. pro laufenden Fuss und die eisernen Latten aus E Eisen von 10 Pfd. pro laufenden Fuss. Beide Eisensorten liefert der Hörder-Bergwerks- und Hüttenverein zu 45 Thlr. pro 1000 Pfd. loco Hörde.

Der Quadratfuss eines solchen mit Zinkblech gedeckten feuerfesten Daches, einschliesslich des ganzen eisernen Dachstuhls, der eisernen Schuhe, Büge und Pfetten, berechnet sich auf 12 Sgr. und da ein ganz hölzernes Dach mit Schiefer gedeckt wegen der nöthigen grössern Steilheit, mindestens 1/4 mehr Fläche erhalten muss, kommt obiges eiserne Dach mit gewelltem Zinkblech gedeckt, nicht theuerer als das hölzerne Dach mit Schiefer gedeckt; dazu kommen bei jenem Reparaturen gar nicht vor und die verwendeten Materialien haben einen bleibenden Werth. Genaue Zeichnungen von diesen feuerfesten Güterschuppen mit eisernem Dachstuhl sind in meinem neuen unter der Presse befindlichen Werkchen „Neue einfache Eisenconstructionen für Eisenbahnen" (Hannover bei C. Rümpler) enthalten. —

Unglücksfälle auf den Englischen Eisenbahnen.

In der Versammlung der Institution of Civil Engineers zu London am 1. April d. J. wurden von 2 der bedeutendsten Englischen Eisenbahn-Ingenieure, Brunlees und Captain Douglas Galton, Vorträge über die Unglücksfälle auf den Englischen Bahnen und die zweckmässigsten Mittel zur Verhütung derselben gehalten. Nach officiellen Zusammenstellungen wurde vom Letzteren mitgetheilt, dass in den 7 Jahren von 1854 bis 1860 auf den Englischen Bahnen ohne eigne Schuld 116 Passagiere getödtet und 2832 verwundet wurden. Demnach würde in England 1 getödteter oder verwundeter Passagier im Durchschnitt auf 334,000, in Belgien dagegen nur auf 1,600,000, in Preussen auf 3 Mill. und in Frankreich auf 4 Millionen Reisende kommen. Von den während jener 7 Jahre in England vorgekommenen 534 Unglücksfällen sind nur 16 als rein zufällig zu bezeichnen; 135 entsprangen aus dem schlechten Zustand der Bahn oder des Betriebs-Materials, 183 aus der Nachlässigkeit von untergeordneten Eisenbahn-Beamten und 120 aus der mangelhaften Einrichtung des Betriebes auf vielen Bahnen. In letzterer Beziehung ist namentlich zu erwähnen, dass die Locomotivführer in England in der Regel zu sehr angestrengt und übermüdet werden, z. B. auf manchen Bahnen 17 bis 24 Stunden ununterbrochen im Dienst thätig sein müssen, wodurch sie körperlich aufgerieben und durch Ermüdung nur zu leicht veranlasst werden, ihren Dienst zu vernachlässigen. Sodann liegt eine Hauptgefahr in der nachlässigen Behandlung der in der Regel sehr billigen und deshalb überfüllten Extrazüge, die namentlich an Sonntagen und übrigens bei allen besonderen Gelegenheiten abgelassen werden. Es würde wahrscheinlich sowohl für die Bahnen wie für das Publicum besser sein, die hohen Fahrpreise für die gewöhnlichen Personenzüge herabzusetzen und dagegen Extrazüge nur in Ausnahmefällen zu veranstalten.

Vom Ingenieur Brunlees wurde ferner bemerkt, dass zur Sicherung des Betriebes es sehr zweckmässig sein würde, für 2 auf einander folgende Züge eine gewisse geringste Entfernung festzusetzen und demgemäss mit Hülfe einer besonderen electrischen Telegraphenleitung die ganze Bahn in einzelne, mit Telegraphen-Apparaten versehene, Stationen von etwa der Länge jenes geringsten zulässigen Abstandes zweier Züge einzutheilen, so dass dem nachfolgenden Zug erst dann die Weiterfahrt gestattet wird, wenn das Passiren des vorhergehenden Zuges von der nächsten Station telegraphisch gemeldet ist. Diese Einrichtung würde freilich ziemlich kostspielig, aber für sehr frequente Bahnen gewiss empfehlenswerth sein.

Als sehr wichtig für die Sicherheit des Betriebes hat sich eine möglichst vollkommene Einrichtung und sorgfältige Bedienung der Signale an den Verbindungsweichen, wo eine Nebenbahn in eine Hauptbahn einmündet, gezeigt, und zwar empfiehlt es sich ausser den Signalen unmittelbar neben diesen Weichen auch noch in grösserer Entfernung davon an jeder der betreffenden Bahnen ähnliche Signale (sogen. Distanz-Signale) aufzustellen. Brunlees glaubte ferner die Anwendung von selbstwirkenden Bremsen empfehlen zu müssen, die durch das blosse Anziehen der Locomotive gelöst, durch Zurückhalten derselben wieder angezogen werden, und womöglich auf sämmtliche Wagenräder wirken sollten. Dieses System der selbstwirkenden Bremsen ist freilich schon mehrfach versucht, scheint aber bisher noch nicht vollständig sich bewährt zu haben und bedarf erst weiterer Ausbildung, ehe es allgemeine Anwendung finden kann.

Von einem Einschreiten der Regierung zur grösseren Sicherung des Eisenbahn-Betriebes und von einer entsprechenden Veränderung des in England bestehenden Eisenbahn-Gesetzes versprachen beide Redner sich keinen günstigen Erfolg, umsomehr dagegen von gemeinschaftlichen Berathungen und einem grösseren Zusammenwirken der verschiedenen Englischen Eisenbahn-Verwaltungen nach Weise der Deutschen Eisenbahn-Verbände, von gemeinsamer Untersuchung der einzelnen Unglücksfälle und ihrer Ursachen, und namentlich von einer vollständigen und mit Strenge durchgeführten Verantwortlichkeit der Eisenbahn-Beamten, die aber dem entsprechend besser bezahlt und nicht übermässig angestrengt werden müssten.

Bei Mittheilung dieser, nicht allein für Englische Verhältnisse sehr beachtenswerthen Vorschläge zur Sicherung des Eisenbahn-Betriebes ist noch zu bemerken, dass gerade in der letzten Zeit auf Englischen Bahnen sehr viel, in ihren Ursachen nicht aufgeklärte, Entgleisungen von Personenzügen vorgekommen sind, die den Tod und die Verwundung vieler Personen herbeiführten. Diese Unglücksfälle sind unzweifelhaft grösstentheils nur der grossen Fahrgeschwindigkeit bei der bekannten mangelhaften Construction und Unterhaltung der Englischen Bahnen, auf denen die Schienen meistens noch in gusseisernen Stühlen mit Holzkeilen befestigt sind, zuzuschreiben.

(H. T.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Osterrath-Essen. (Bau). Die Arbeiten auf der Strecke Mühlheim-Essen haben begonnen.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Kz. **Norddeutscher Eisenbahn-Verband.** (Personachricht). Am 30. Juni und 1. Juli c. waren die Verwaltungen des Norddeutschen Verbandes zu ihrer monatlichen Conferenz, und zwar dieses Mal in Thale, der Endstation der am 2. Juli eröffneten, von Halberstadt abgehenden Harzbahn, versammelt.

Als am ersten Tage nach gethaner Arbeit die Conferenz-Mitglieder zum Dîner zusammentraten, ergriff der Präsident v. Witgenstein, Vorsitzender der Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft das Wort, dankte zunächst dem Directorio der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft für die freundliche Aufnahme, und ging sodann auf die aussergeschäftliche Bedeutung über, welche die Verbands-Conferenz dieses Mal habe. Es handle sich nämlich darum, dem Herzoglich Braunschweigischen General-Director der Eisenbahnen und Posten Herrn v. Amsberg, welcher am 16. Juli c. sein 50jähriges Amtsjubiläum feiere, heute bereits in diesem Kreise, dem er als sein hervorragendstes Mitglied angehöre, die Zeichen des Glückwunsches und der Hochachtung darzubringen. Als ein Gedenkzeichen dieses Tages überreichte er sodann dem Jubilar einen kostbaren, silbernen Becher mit dem Wunsche, dass er noch so viele Jahre, als Tropfen in den Becher gehen, seiner Familie, dem Staate und dem Eisenbahnwesen erhalten werde. In diesen Wunsch stimmten die Anwesenden mit lautem Jubelrufe ein. Im weitern Verlauf des Dîner's wurden noch manche, auf das Fest bezügliche Toaste, namentlich heiteren Inhalts ausgebracht, und als Abends die Theilnehmer nach einer Ausflucht von der Rosstrappe, dem Hexentanzplatze und der Treseburg zurückgekehrt waren, und die Nacht ihre Schatten in das herrliche Bodethal senkte, wurden die schroffen Felsen vor dem „Waldkater," in welchem das Absteigequartier genommen war, durch das Anzünden mächtiger Holzstösse prächtig erleuchtet, und bengalische Flammen enstanden und verschwanden dazwischen, um einzelne Puncte in rothen und grünen Farben besonders hervorzuheben.

Dieser Feier im engsten Kreise werden dem Vernehmen nach zu Ehren des allverehrten Jubilars in Braunschweig zum 16. Juli c. weitere grossartige Feste folgen, über deren Verlauf bei dem regen Interesse, welches die gesammte deutsche Eisenbahnwelt dem Gefeierten widmet, wohl eine andere Feder uns etwas erzählt.

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft. (General-Versammlung am 21. Juni). Bezüglich des in voriger Versammlung gestellten Antrages, Hin- und Herbillets zu ermässigten Fahrpreisen auszugeben, erklärte sich die General-Versammlung nach Darlegung der Sache Seitens des Herrn Vorsitzenden ohne Widerspruch damit einverstanden, dass von Ausfertigung von dergleichen Billets abzusehen sei. Der Antrag der Gesellschaftsvorstände, sie zu autorisiren, die auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 28. August 1856 emittirten 4½ % Prioritäts-Obligationen zum Betrage von zwei Millionen Thaler, soweit dieselben noch nicht durch Ausloosung amortisirt sind, zum Zwecke der Reduction des Zinsfusses auf 4 % zu einer den Gesellschaftsvorständen geeignet scheinenden Zeit zu kündigen und dann die bezügliche Genehmigung der Staatsregierung dazu einzuholen — wurde einstimmig angenommen. Der Antrag wegen Aufhebung des gerichtlichen Depositionsverfahrens der ausgeloosten Prioritätsactien und Obligationen wurde zurückgezogen.

Neisse-Brieger Bahn. (Geschäftsbericht und General-Versammlung.) Dem uns mitgetheilten Geschäftsberichte entnehmen wir Folgendes: Was die Ergebnisse des Betriebes anlangt,

so wurden im Ganzen 75,261 Personen, 1,467,590 Centner incl. Vieh und Dienstgut befördert und betrug die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr 39,025 Thlr. 16 Sgr. 8 Pf., aus dem Güterverkehr 71,847 Thlr. 4 Sgr. 7 Pf. In den Vorjahren wurden befördert:

Im Jahr:	Personen:		Thlr.			
1849	61,636	mit	29,664	in	(runder Summe)	Einnahme
1850	81,574	„	44,394	„	„	„
1855	90,179	„	42,504	„	„	„
1860	73,590	„	39,214	„	„	„
	Ctr. Güter					
1849	253,762	„	12,797	„	„	„
1850	326,407	„	16,989	„	„	„
1855	1,200,158	„	60,761	„	„	„
1860	1,328,841	„	63,887	„	„	„

Es benutzten die Bahn

in 1861:				Einnahme			
in I. Classe	673	Personen	$0,_{92}$ %	693	Thlr. — Sgr. — Pf.		$1,_{84}$ %
in II. „	13,777	„	$19,_{79}$ %	10,872	„ 9 „	6 „	$28,_{82}$ %
in III. „	52,883	„	$65,_{98}$ %	23,881	„ 26 „	— „	$63,_{31}$ %
Militär	8,428	„	$13,_{31}$ %	2,275	„ 10 „	5 „	$6,_{03}$ %

gegen 1860:				Einnahme			
in I. Classe	750	Personen	$1,_{08}$ %	884	Thlr. 28 Sgr.	6 Pf.	$2,_{34}$ %
in II. „	13,356	„	$20,_{54}$ %	11,095	„ 12 „	— „	$29,_{40}$ %
in III. „	51,839	„	$65,_{71}$ %	23,628	„ 18 „	— „	$62,_{61}$ %
in IV. „	7,645	„	$12,_{67}$ %	2,132	„ 26 „	10 „	$5,_{65}$ %

Im Durchschnitt hat jede Person

in der	I. Classe	$4,_{64}$	Meilen	gegen 1860:	$4,_{78}$	Meilen
„ „	II. „	$5,_{06}$	„	„ „	$5,_{08}$	
„ „	III. „	$4,_{23}$	„	„ „	$4,_{19}$	
	Militärs	$5,_{36}$	„	„ „	$5,_{48}$	

alle Classen zusammengerechnet $4,_{51}$ Meilen durchfahren, während im Jahre 1860 jede Person $4,_{49}$ Meilen zurücklegte.

Die Einnahme betrug durchschnittlich für jede Person und Meile

in	I. Classe	6 Sgr.	8 Pf.	gegen 1860	7 Sgr.	5 Pf.		
„	II. „	4 „	10 „	„ „	4 „	11 „		
„	III. „	3 „	2 „	„ „	3 „	3 „		
	Militärs	1 „	6 „	„ „	1 „	6 „		

Der Güter-Tarif hat in Betreff der Sendungen von Garnen und Twisten von Brieg nach Neisse, sowie von Brennholz und zeitweise bezüglich der Kartoffeltransporte eine Modification erfahren.

Es wurden durchschnittlich von jedem Centner $5,_{81}$ Meilen durchfahren, 7,793,671 Centnermeilen zurückgelegt und gewährte jeder Ctr. eine Fracht-Einnahme von $3,_{80}$ Pf. pro Meile und 1 Sgr. $5,_{55}$ Pf. im Ganzen. Als hiermit correspondirende Angaben des Vorjahres sind $5,_{27}$ Meilen, 7,009,101 Centnermeilen, $3,_{21}$ Pf. pro Centner und Meile und 1 Sgr. $4,_{93}$ Pf. als Gesammtertrag pro Centner anzuführen.

Anlage IV giebt ein volkswirthschaftliches Bild der Güterbewegung und beziehendlich der localen Industrie, nämlich eine nach Waarengattungen geordnete Uebersicht des Gesammtverkehrs und entnehmen wir derselben diejenigen Frachtartikel, welche die hauptsächlichsten Gegenstände der Beförderung ausmachten. (Die beigesetzten Summen geben die Tausende der Centner rund an):

Steinkohlen 666, Getreide und Hülsenfrüchte 270, Kalk 96, Mühlenfabrikate 73, Nutz- und Brennholz 51, Salz 34, Kartoffeln 21, Eisen (rohes etc.), Eisenbahnschienen, Eisenwaaren 20, Steine, roh und bearbeitet 19, Oelkuchen 13, Oel 13, Manufacturwaaren 12, Garne und Twiste 10, Wein und Spirituosen 10, Colonial-, Specerei-, Delicatess-Waaren 9, Cement, Gyps, Kreide 8, Fasstagen aller Art 7, Butter und Käse 6, Zucker 6, Hausgeräthe, Kleider, Wäsche etc. 6, Borke 5, Militäreffecten und Munition 4, Obst 4, Erze und Mineralien 4, Hüttenproducte und Metalle 4, Leder, Häute, Felle 4, Thon- und Töpferwaaren 4.

Von den aufgeführten 666,134 Centnern Steinkohlen sind

aus Revieren	an der Oberschlesischen Bahn	643,371 Ctr.
„ „ „ „	Wilhelms-Bahn	6,195 „
„ „ „ „	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	16,568 „

bezogen und nach Oesterreich 49,790 Tonnen gegen 49,273 im Jahre 1860 exportirt.

Es sind für die Nutzmeile an Brennholz $0,_{00270}$ Klaftern, gegen $0,_{00255}$ Klaftern in 1860, Steinkohlen:

a) unter Berücksichtigung des für den Reserve- und Rangirdienst aufgewendeten Quantums von $2868,_{50}$ Centnern $190,_{28}$ Pfd. gegen $241,_{52}$ Pfund in 1860,

b) nach Abrechnung des vorbezeichneten Quantums von $2868,_{50}$ Centnern, also für den reinen Fahrdienst incl. des Anheizens etc. $162,_{34}$ Pfund,

an Schmieröl $0,_{239}$ Pfund gegen $0,_{242}$ Pfund in 1860,
„ Talg $0,_{009}$ „ „ $0,_{016}$ „ „ „

verwendet, wogegen

	gegen						in 1860			
für Feuerungsmaterial	— Thlr.	12	Sgr.	$2,_3$	Pf.	— Thlr.	17	Sgr.	$2,_0$	Pf.
für Schmiermaterial	— „	1	„	$2,_2$	„	— „	1	„	$4,_0$	„
für Reparaturen	— „	6	„	$9,_1$	„	— „	12	„	$8,_0$	„
und an Gesammtkosten für Erneuerungen	1294 „	19	„	9	„	9157 „	6	„	3	„

verausgabt wurden.

Die Unterhaltungskosten der Wagen betrugen:

	pro Nutzmeile gegen						in 1860			
f. Reparaturen	— Thlr.	3	Sgr.	$7,_2$	Pf.	— Thlr.	5	Sgr.	$6,_5$	Pf.
f. Schmiermaterial	— „	—	„	$7,_8$	„	— „	—	„	$6,_3$	„
	im Ganzen gegen									
f. Erneuerungen	520 „	20	„	6	„	2846 „	7	„	11	„

Nach dem unter Anlage VII beigefügten Abschlusse und nach der unter Anlage VIII angeschlossenen Nachweisung über Verwendung der Einnahme pro 1861 beträgt (in runden Summen):

	die Einnahme:	die Betriebsausgabe:	der Ueberschuss:	der Ertrag:
pro 1861	123,636 Thlr.	49,666 Thlr.	73,970 Thlr.	$3^1/_2$ %
„ 1860	112,924 „	56,229 „	56,695 „	$2^1/_6$ %
„ 1855	111,763 „	90,441 „	21,322 „	$1^5/_{12}$ %
„ 1853	84,284 „	46,047 „	38,237 „	$2^{29}/_{30}$ %
„ 1850	69,013 „	36,665 „	32,347 „	$2^1/_{10}$ %
„ 1849	51,052 „	40,597 „	10,454 „	

In den Reserve- und Erneuerungsfonds ist wiederum der statutenmässig höchste Beitrag von 2 % des 1,200,000 Thlr. betragenden Anlage-Capitals mit 24,000 Thlr., ausserdem aber noch als Rückzahlung auf den im Jahre 1859 vorschussweise entnommenen und mit 9000 Thlr. noch zu begleichenden Cours-Verlust, welcher beim Verkauf der Prioritäts-Anleihe entstanden ist, 5000 Thlr., zusammen 29,000 Thlr. geflossen.

Im Privatdepeschen-Verkehr wurden 241 Thlr. 21 Sgr. 4 Pf. gegen 267 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf. in 1860, also 25 Thlr. 15 Sgr. 7 Pf. weniger eingenommen.

Von den Betriebsausgaben kommen in runder Summe:

	Thlr.	gegen Thlr.	in 1860
A. auf die allgemeine Verwaltung	6,471	$13,_{03}$ %	6,615	$11,_{76}$ %
B. auf die Bahn-Verwaltung	19,968	$40,_{20}$ %	22,162	$39,_{41}$ %
C. auf die Transport-Verwaltung	23,226	$46,_{77}$ %	27,451	$48,_{83}$ %

Die Einnahmen haben betragen rund:

pro Meile Bahnlänge 21,199 Thlr. gegen 19,362 Thlr. in 1860
„ Nutzmeile 12 „ „ 5 „ „ „

Die Ausgaben dagegen:

	gegen	in 1860
pro Meile Bahnlänge	8,516 Thlr. 5 Sgr. 8 Pf.	9,641 Thlr. 13 Sgr. 10 Pf.
pro Nutzmeile	4 „ 25 „ 2 „	5 „ 17 „ 4 „

und fallen von den Betriebsausgaben pro Nutzmeile auf

	gegen	in 1860
allgemeine Verwaltung	— Thlr. 18 Sgr. 11 Pf.	— Thlr. 19 Sgr. 8 Pf.
Bahn-Verwaltung	1 „ 28 „ 4 „	2 „ 6 „ — „
Transport-Verwaltung	2 „ 7 „ 11 „	2 „ 21 „ 8 „

Die Ausgaben für den Betrieb betrugen in Procenten der Brutto-Einnahme: $40,_{17}$ gegen $49,_{79}$ im Vorjahre.

Der Reserve- und Erneuerungsfonds schliesst Ende 1861 mit einem Effectenbestande von 32,000 Thlr. und einem Vorschusse von 9637 Thlr. 26 Sgr. 6 Pf. in Baarem ab.

In der am 23. Juni abgehaltenen Generalversammlung, in welcher 48 Actionäre 280 Stimmen vertraten, gedachte zunächst der Vorsitzende, Commerzienrath Heimann des im vorigen Jahre verstorbenen Ministers Milde, welcher dem Directorium dieser Gesellschaft seit 1860 angehörte, und machte ferner auf die Entwickelung des Verkehrs im laufenden Jahre aufmerksam, eine höhere als die letztjährige Dividende in Aussicht stellend. Nach Ertheilung der Decharge schritt die Versammlung zu den statutenmässigen Wahlen, aus welchen fast mit Einstimmigkeit als Directionsmitglieder: Commerzienrath Heimann, Kaufmann Sturm, Dr. Haber, als stellvertretende Directionsmitglieder: Particulier Jaekel, Stadtrath Dr. Heimann, Kaufmann Moeller, als Ausschussmitglieder: Bankier Guttentag, Commerzienrath Ullmann, als stellvertretende Ausschussmitglieder: Kaufmann Polak, Kaufmann Caro, hervorgingen. Nicht wiedergewählt wurde Professor Kuh, neugewählt Commerzienrath Ullmann und Kaufmann Caro.

Westfälische Eisenbahn. (Jahresbericht). Dem uns mitgetheilten Geschäftsberichte entnehmen wir Folgendes:

Die Westfälische Eisenbahn umfasst bekanntlich drei, theils vom Staate, theils von Actien-Gesellschaften zu verschiedenen Zeiten ausgeführte und erst später vereinigte Bahnen. Die Länge dieser drei Bahnstrecken beträgt: von der Kurhessischen Grenze bis Hamm $17,_{93}$ Meilen, Hamm bis Münster $4,_{64}$ Meilen, Münster bis Rheine $5,_{12}$ Meilen, mithin ergiebt sich eine Gesammtlänge von $27,_{71}$ Meilen oder ppr. $27^3/_4$ Meilen.

Der Betrieb auf der $0,_{61}$ Meilen langen Strecke von der Kurhessischen Grenze bei Haueda bis zur ersten Bahnstation auf Preussischem Gebiet, Warburg, ist der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn pachtweise überlassen, so dass im eigenen Betriebe stehen $27,_{10}$ Meilen.

Es sind befördert worden im Jahre:

	1861.		1860.	
	Personen.	Einnahme.	Personen.	Einnahme.
in I. Classe	3543	5216 Thlr.	3440	5117 Thlr.
„ II. „	57,348	55,891 „	56,576	55,426 „
„ III. „	166,219	80,392 „	159,354	75,941 „
„ IV. „	505,031	111,488 „	489,391	103,809 „
Militär	5656	1998 „	3943	940 „
zusammen	737,797	254,985 Thlr.	712,704	241,233 „

Das Procent-Verhältniss bei Benutzung der verschiedenen Wagenclassen ist in den letzten Jahren folgendes gewesen:

Personen:	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.	Militär.
1861	0,69	10,75	23,17	63,98	1,41
1860	0,76	11,20	20,89	66,37	0,78
Einnahme: 1861	2 %	22 %	32 %	43 %	1 %
1860	2 %	23 %	31 %	43 %	1 %
Meilen legte jede Person zurück:					
1861	6,79	6,50	4,83	4,39	8,93
1860	6,86	6,16	4,08	4,22	6,14

Es wurden an Gütern transportirt zusammen im Jahre:

1861. Einnahme.		1860. Einnahme.	
10,183,010 Ctr.	659,788 Thlr.	9,614,134 Ctr.	586,696 Thlr.

Von den bewegten Gütermassen fallen

in 1861 auf Eilgut 0,58 %, auf Postgut 0,06 %,
„ 1860 „ „ 0,55 %, „ „ 0,06 %.
Einnahme „ 1861 „ „ 2,72 %, „ „ 0,17 %,
„ 1860 „ „ 2,80 %, „ „ 0,23 %.

Jede Personenwagen-Achse hat durchschnittlich 3435 Meilen durchlaufen.

Die Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials stellen sich pro Achsmeile auf:

	für Reparaturen:	für Schmiere:	für Putzen:
im Jahre 1861	8,202 Pf.	0,302 Pf.	0,283 Pf.
„ „ 1860	8,71 „	0,49 „	0,287 „
mithin 1861 weniger	0,508 Pf.	0,188 Pf.	0,054 Pf.

Jede eigene Achse an den Gepäck- und Güterwagen hat durchschnittlich 1787 Meilen durchlaufen.

Die Unterhaltungskosten stellen sich mit Einschluss von 5140 Thlr. für Umbau von ausrangirten und von Kieswagen pro Achsmeile auf:

im Jahre 1861 5,018 Pf. für Reparaturen und 0,188 Pf. für Schmiere,
dagegen 1860 4,59 „ „ „ „ 0,85 „ „ „

mithin 1861 + 0,428 Pf. für Reparaturen, — 0,662 Pf. für Schmiere.

Ein zuverlässigeres Ergebniss für die Ersparung an Schmiermaterial stellt sich heraus, wenn die für Personen-, Post- und Güterwagen verbrauchten Quantitäten zusammengestellt werden.

Der Gesammtverbrauch an Schmiere betrug 17,504 Pfund mit 2395½ Thlr. und stellt sich bei 3,921,173 Achsmeilen auf 0,133 Loth Schmiere im Werthe von 0,219 Pf. gegen 0,544 Pf. in 1860, mithin 1861 weniger 0,325 Pf. pro Achsmeile. Schon im Jahre 1860 war gegen 1859 eine Ersparniss von ⅓ Pf. pro Achsmeile erzielt, so dass ein stetiger Fortschritt in der Ersparniss an Schmiermitteln und in der Handhabung derselben zu bemerken ist.

Die Kosten für Unterhaltung der Locomotiven und Tender betrugen pro Nutzmeile: Reparatur 179,5 Pf., Schmieren und Putzen 68,2 Pf.

Wird das in den Werkstätten verbrauchte Schmier- und Putzmaterial nicht mitgerechnet, so betragen die Kosten für Schmier- und Putzmaterial überhaupt nur 10,369⅙ Thlr. und es ist der Verbrauch an Fett ebenfalls nur 55,895¾ Pfund. Dann ist der Verbrauch pro Nutzmeile an Fett 0,552 Pfund und die Kosten

	für Reparaturen:	Schmieren und Putzen:
im Jahre 1861	179,5 Pf.	60,7 Pf.
„ „ 1860	205,23 „	53,48 „
mithin 1861 weniger	25,73 Pf.	mehr 7,22 Pf.

An Heizmaterial sind verbraucht Coaks und Kohlen in dem Verhältniss von fast 1 : 2,4, während es in 1860 noch 1 : 1,82 war. Pro Nutzmeile sind durchschnittlich verbraucht an Brennmaterial in 1861 122,49 Pfund, dagegen in 1860 125,9 Pfund, mithin in 1861 weniger 3,41 Pfund. Die Kosten des Brennmaterials betrugen pro Nutzmeile in 1861 11 Sgr. 1,6 Pf., dagegen in 1860 14 Sgr. 2,5 Pf., mithin in 1861 weniger 2 Sgr. 2,9 Pf.

Nach den durchschnittlichen Preissätzen stellte sich der Centner

	Coaks:	Kohlen:
in 1861 auf	8 Sgr. 4,3 Pf.	5 Sgr. 8,3 Pf.
„ 1860 „	9 „ 10,8 „	6 „ 1,8 „
mithin 1861 billiger	1 Sgr. 6,5 Pf.	0 Sgr. 5,5 Pf.

Die Ersparniss pro Nutzmeile ist daher der ausgedehnteren Verwendung von Kohle, den billigern Preissätzen und der weiteren Vervollkommnung in der Behandlung des Feuers etc. zuzuschreiben. Bis zum 20. December 1861 war das Verhältniss in den Verbrauchsmengen an Coaks und Kohlen frei gegeben und wurde die Kohlenfeuerung dadurch begünstigt, dass 125 Pfd. Kohlen = 100 Pfd. Coaks bei den Prämien berechnet wurden. Seit 1860 hatte sich aber herausgestellt, dass bei Locomotiven der Heizwerth beider Materialien nahezu gleich sei; es wurde daher von jenem Tage an dem Prämien-Reglement diese Erfahrung als Vorschrift unterlegt, und deshalb nothwendigerweise auch ein Minimal-Verhältniss zwischen Coaks und Kohle ermittelt, welches dann auf 1 : 4 festgesetzt ward. Dies Verhältniss ist bis heute ohne Anstand eingehalten worden, und lässt eine weitere Ersparniss erhoffen. Die Kosten der Zugkraft betrugen pro Nutzmeile: 1861 1 Thlr. 13 Sgr. 3 Pf., 1860 1 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf.

Die finanziellen Ergebnisse stellen sich folgendermassen:

1) Die Einnahmen incl. der Reste und Defecte aus dem Vorjahre 992,200 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf., mithin 90,040 Thlr. 13 Sgr. 8 Pf. mehr als im Jahre 1860. Hiervon kommen: a) auf die Meile Bahnlänge (27,71 M.) 35,806,58 Thlr.; b) auf die Nutzmeile (101,187,49) 9,81 Thlr.

2) Die Ausgaben incl. der Reste aus dem Vorjahre und der mit 60,035 Thlr. 15 Sgr. 4 Pf. aus den Betriebs-Einnahmen bestrittenen Kosten für Ergänzungen und Erneuerungen 606,457 Thlr. 12 Sgr. 3 Pf. oder 61,12 % der Gesammt-Einnahmen, gegen 65,92 % des Vorjahres. Von den Ausgaben kommen: a) auf die Meile Bahnlänge (27,10 M.) 22,378,50 Thlr.; b) auf die Nutzmeile 5,99 Thlr.

Nach den einzelnen Verwaltungszweigen getrennt, betragen die Ausgaben a) für die allgemeine Verwaltung 45,316 Thlr. 27 Sgr. 5 Pf.; b) für die Bahnverwaltung 252,143 Thlr. 17 Sgr. 11 Pf., mithin pro Meile Bahnlänge (27,10 M.) 9304,19 Thlr.; c) für die Transport-Verwaltung 308,996 Thlr. 26 Sgr. 11 Pf., mithin pro Nutzmeile 3,05 Thlr. und kommen somit nach Procenten: a) auf die allgemeine Verwaltung 7,47 %; b) auf die Bahnverwaltung 41,58 %; c) auf die Transport-Verwaltung 50,95 %.

3) Der Ueberschuss beträgt 385,742 Thlr. 29 Sgr., mithin pro Meile Bahnlänge (27,71 M.) = 13,920,71 Thlr. Das Anlage-Capital beträgt für die ganze Westfälische Bahn: a) für die erste Anlage 12,161,027 Thlr; b) für nachträgliche Ergänzungsbauten 1,101,565 Thlr., überhaupt 13,262,592 Thlr., und verzinset sich durch den nachgewiesenen Betriebs-Ueberschuss von 385,742 Thlr. 29 Sgr.; a) ohne Rücksicht auf die Kosten für Ergänzungsbauten zu 3,7 % und b) mit Berücksichtigung dieser letzten Kosten zu 2,91 %.

Der nach Bestreitung der Betriebs-Ausgaben verbliebene Ueberschuss ad 385,742 Thlr. 29 Sgr. ist vorschriftsmässig an die Königliche General-Staats-Casse in Berlin abgeführt worden.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. (General-Versammlung). Am 28. Juni fand die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Bergisch-Märkischen und der Prinz-Wilhelm (Steele-Vohwinkler) Eisenbahn statt. Die erstere Gesellschaft beschloss, die Ausführung einer Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg- von dem Dorfe Hengstei aus und der Dortmund-Soester Eisenbahn bei der Station Holzwickede zu genehmigen und erledigte auch die übrigen Vorlagen nach den Anträgen der Verwaltung. In gleicher Weise fanden die Anträge der Verwaltung der Steele-Vohwinkler Bahn durch die Actionäre derselben ihre Erledigung und über beide Generalversammlungen wäre demnach sehr wenig zu berichten, böten nicht Unterhandlungen mit der Direction über die Abtretung der Steele-Vohwinkler Bahn an die Bergisch-Märkische Veranlassung dazu. Eine Berathung konnte nicht stattfinden, da die Tagesordnung nichts davon erwähnte. Aus den Unterhandlungen ging hervor, dass die Deputationen beider Bahnen sich erst in den letzten Tagen über die Bedingungen der Abtretung vorläufig geeinigt haben. In ganz kurzer Zeit wird deshalb eine ausserordentliche General-Versammlung über die Abtretung zu berathen haben. Die Offerte der Bergisch-Märkischen Bahn ist nunmehr fest auf den Umtausch von drei Bergisch-Märkischen gegen fünf Steele-Vohwinkler Actien gestellt. Dass diese Vorschläge sowohl von der Königlichen Staatsregierung als von den Actionären genehmigt werden, unterliegt keinem Zweifel.

Werra-Eisenbahn. (General-Versammlung). Coburg, den 26. Juni 1862. Die heutige General-Versammlung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft war sehr zahlreich besucht, da sich circa 1480 Actionäre eingefunden hatten, welche 27,000 Actien mit circa 1850 Stimmen repräsentirten. Die Commissarien der Regierungen von Sachsen-Weimar, Meiningen und Coburg, sowie die Mitglieder des Verwaltungsraths waren sämmtlich anwesend, die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche den Betrieb der Werrabahn leitet, war durch drei ihrer Mitglieder vertreten.

Nach Eröffnung der Versammlung durch den Vorsitzenden des Verwaltungsraths, Herrn Staatsrath von Uttenhoven, wurde zur Vorlesung des Verwaltungsberichts geschritten, welcher zu Bemerkungen resp. Interpellationen keinerlei Veranlassung darbot. Demnächst fand die Wahl zweier Mitglieder des Verwaltungsraths statt, bei welcher die ausscheidenden Herren Bergrath Hofmann in Eisfeld mit 1428 und Oberbürgermeister Oberländer in Coburg mit 952 Stimmen wieder gewählt wurden.

Nach den weiteren Mittheilungen des Vorsitzenden waren von mehreren Actionären in Meiningen zwei gleichlautende Anträge rechtzeitig vor der General-Versammlung eingegangen, dahin gerichtet, dass für Zwecke der Werrabahn eine eigene grössere Werkstätte zur Vornahme aller an den Betriebsmitteln vorkommenden Reparaturen auf dem Bahnhofe Meiningen errichtet werden möge, da die gegenwärtig vorhandene dem Bedürfniss nicht genüge, die grösseren Reparaturen vielmehr in den Thüringischen Eisenbahn-Werkstätten zu Erfurt ausgeführt werden müssten, wodurch der Werrabahn beträchtliche Mehrkosten erwüchsen etc. Der Vorsitzende eröffnete der Versammlung, dass wegen dieser Anträge eine eingehende Erörterung aller Verhältnisse im Schoosse des Verwaltungsraths stattgefunden und dieser sich nach eingeholtem Gutachten der Thüringischen Direction und der betreffenden Techniker dafür entschieden habe, den fraglichen Bau zur Ausführung zu bringen und die erwachsenden Kosten auf die Höhe von ungefähr 70,000 Thlr. allmälig aus dem Reservefonds zu decken, worauf die gestellten Anträge zurückgezogen seien und die Sache selbst ihre Erledigung gefunden habe. Hierauf entspann sich jedoch eine längere und ziemlich heftige Debatte, in welcher namentlich die Herren Advocat Albrecht und Bankdirector Feussel von Coburg die Behauptung aufstellten und zu begründen versuchten, dass dem Verwaltungsrathe nicht das Recht zustehe, über

derartige Fragen einseitig und allein zu beschliessen, dass die vorliegende Sache vielmehr vor das Forum der General-Versammlung gehöre. Ausserdem wurde Seitens derselben Herren das Project aus sachlichen Gründen bekämpft. Der Staatsrath Herr Thon von Eisenach (Verwaltungsrath) widerlegte jedoch die Gegner nach den klaren statutarischen Bestimmungen über die Befugnisse der General-Versammlung und wenn auch die Opponenten sich durch die angeführten Gründe nicht überzeugen liessen, sondern die Streitfrage zur Abstimmung gebracht wissen wollten, so konnte doch der Vorsitzende diesem Antrage nicht Folge geben, sondern schloss die Versammlung mit dem Bemerken, dass der Verwaltungsrath durch Ausführung des Beschlusses seine Rechte nicht überschreite, denjenigen Actionären aber, welche gleichwohl anderer Ansicht seien, unbenommen bleibe, ihre vermeintlichen Rechte in jeder beliebigen Weise zu wahren.

Thüringische Eisenbahn. (Ordentliche General-Versammlung). Erfurt, den 28. Juni. Die jährliche ordentliche General-Versammlung der Actionäre der Thüringischen Eisenbahn pflegte bisher in der Regel gegen Ende des Monats Juni abgehalten zu werden. Wenn bis jetzt die Einberufung zu derselben noch nicht erfolgt ist, so hat solches sicherem Vernehmen nach nur darin seinen Grund, dass die beiden Gesellschafts-Vorstände das bisher in der General-Versammlung beobachtete Abstimmungs-Verfahren abgeändert zu sehen wünschen und die Direction einen darauf gerichteten bestimmten Vorschlag den bei der Thüringischen Eisenbahn betheiligten drei Staatsregierungen Preussen, Weimar und Gotha zur Genehmigung vorgelegt hat. Eine Entschliessung der genannten Regierungen liegt hierüber noch nicht vor.

Löbau-Zittauer Eisenbahn. (General-Versammlung). Zittau, am 25. Juni 1862. Heute Vormittags 10 Uhr fand allhier in Gegenwart des Herrn Kreis-Directors von Nostiz-Wallwitz aus Bautzen, als Königlichen Commissars, sowie des Bevollmächtigten der Königlichen Staatsregierung, Herrn Staatseisenbahn-Directors Ritter Netcke aus Dresden, die diesjährige regelmässige General-Versammlung statt. Vertreten waren durch 57 Actionäre 1635 Actien Litt. A. und 2242 Actien Litt. B. mit zusammen 297 Stimmen, wonach dem Herrn Bevollmächtigten der Staatsregierung 74 Stimmen zukamen.

Nachdem der erste Gegenstand der Tagesordnung, der Geschäftsbericht pro 1861, vorgetragen und einstimmig genehmigt worden war, wurde zum zweiten Punct, die Rechnungsabschlüsse pro 1861, übergegangen, und Seitens der Versammlung die Justification derselben ausgesprochen.

Hierauf erfolgte die Mittheilung, dass der Ausschuss und das Directorium per majora beschlossen haben, für das Jahr 1861 den Actien Lit. B. wiederum eine vierprocentige, und den Actien Lit. A. eine Dividende von einem halben Procent zu gewähren, eine Beschliessung, welche, ungeachtet der von Seiten der Königlichen Staatseisenbahn-Direction geschehenen Hinweisung auf die, wegen dringend nothwendiger Vermehrung der Transportmittel alsbald bevorstehenden Ausgaben, aufrecht erhalten blieb.

Uebergehend zum dritten Gegenstande der Tagesordnung, Vortrag über die Verhältnisse der Bahn seit Beginn des Jahres 1862, wurde vom Directorium über die in Ausführung begriffenen Vervollständigungsbauten auf Bahnhof Ober-Oderwitz und Herrnhut, sowie über die erfreuliche abermalige Steigerung der Einnahmen gegen das Vorjahr Bericht erstattet.

Als vierter Gegenstand gelangte ein bei dem Directorium rechtzeitig eingebrachter Antrag eines auswärtigen Actionärs, die Revision des Betriebsabgabe-Vertrags, sowie des Uebereinkommens zwischen den Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaften, Vertheilung einer Dividende auf die Actien Lit. A. und Consolidirung der schwebenden Schulden durch Aufnahme einer Anleihe mit jährlicher Amortisation betreffend, zum Vortrag, über welche drei Puncte sich eine längere Debatte entspann, in welcher unter Anderm angeführt wurde, dass die fraglichen Verträge seiner Zeit von der Generalversammlung genehmigt worden, auf den dritten Punct aber erst dann zurückgekommen werden könne, wenn sich eine Veranlassung hierzu ergeben sollte, während der zweite Punct bereits seine Erledigung gefunden hatte.

Zittau-Reichenberger Eisenbahn. (Generalversammlung). Zittau, am 25. Juni 1862. Heute Nachmittags 3 Uhr wurde in Gegenwart des Herrn Kreis-Directors von Nostitz-Wallwitz aus Bautzen, als Königlichen Commissars, sowie des Bevollmächtigten der Königl. Staatsregierung, Herrn Staatseisenbahn-Directors Ritter Netcke aus Dresden, die diesjährige ordentliche Generalversammlung abgehalten.

In derselben waren durch 17 Actionäre 105 Actien mit zusammen 23 Stimmen, so dass dem Herrn Bevollmächtigten des Staates 5 Stimmen zufielen, vertreten. Der erste und zweite Gegenstand der Tagesordnung, der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1861, wurden allenthalben genehmigt und justificirt.

Als dritter Gegenstand befand sich auf der Tagesordnung der Vortrag über den Stand des Unternehmens bis zum Tage der General-Versammlung, und wurde vom Directorium zunächst mitgetheilt, dass im Jahre 1862 wiederum eine Vermehrung des Personen- und Güterverkehrs und somit auch der Einnahmen gegen das Vorjahr stattgefunden, auch über die im laufenden Jahre zur Vollendung gelangten Nachtragsbauten, und was zu definitiver Regulirung und Erledigung annoch obschwebender Differenzen, sowie, um zum endlichen Rechnungsabschluss zu gelangen, geschehen, ausführliche Relation erstattet.

Auf die in Betreff des zu Weisskirchen zu errichtenden Anhaltepunctes gemachten Mittheilungen, beauftragte die General-Versammlung das Directorium nach Kräften dahin zu wirken, indem dieselbe ihren Wunsch für die Errichtung des erwähnten Haltepunctes ausdrücklich zu Protocoll niederlegte.

+ Dividenden Deutscher Eisenbahnen für 1861.

	1861 pCt.	1860 pCt.	mehr pCt.	grösste pCt.	kleinste pCt.	durchschnittl. pCt.
Magdeburg-Leipzig	17	15	2	24	4	14,20
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	15	15½	—0,5	16	3½	10,35
Cöln-Minden	12¼	10½	1,75	12¼	3½	7,40
Buschtêhrader Eisenbahn	10⅝	9½	1,21	10⅝	8	8,99
Oesterreichische Südbahn	10,04	10⅜	—0,25	13,53	10,04	11,28
Berlin-Stettin	7 1/12	6⅙	0,92	9 7/12	4	6,84
Hessische Ludwigsbahn	7	5¾	1,25	7	4	5,22
Oesterreichische Staatseisenbahn	6,7	7	—0,3	21,127	6,04	10,19
Bergisch-Märkische Lit. A.	6½	5⅓	1,17	6½	0	2,856
Rendsburg-Neumünster	6½	6½	....	11⅛	4	6,875
Aussig-Teplitz	5,24	3,81	1,43	5,24	2	3,16
Rheinische	5	4½	0,5	6¼	0	3,75
Theissbahn	5	5	....	5	5	5
Kaiserin-Elisabethbahn	5	5	....	5	5	5
Stargard-Posen	4	3½	0,5	5½	3½	3,69
Aachen-Düsseldorf (garantirt)	3½	3½	....	3½	3½	3,5
Frankfurt-Hanau	3½	3½	....	5½	3½	3,846
Werra-Eisenbahn	2⅓	2 3/10	0,033	2 7/15	2 3/10	2,37
Niederschlesische Zweigbahn	1½	½	1	2	0	0,411
Magdeburg-Wittenberge	1⅙	2	—0,67	2	0	0,752
Brünn-Rossitz	½	1	—0,5	2	0,5	0,95
Prinz-Wilhelm-Eisenbahn	½	2	—1,5	2	0	0,76

Demnach war bei 11 der aufgezählten 22 Bahnen die Dividende grösser, bei 5 ebensogross, bei 6 kleiner als im vorhergehenden Jahre, ferner bei 5 Bahnen die grösste und bei 2 Bahnen die kleinste bisher dagewesene. Im Durchschnitt betrug die Zunahme der Dividenden 0,366 Procent.

Kalender.

Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn. General-Versammlung am 6. August zu Aachen. (S. officielle Anzeige.)

Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn. General-Versammlung am 8. August in Crefeld. (S. off. Anzeige.)

Ausland.

Amerikanische Eisenbahnen. (Pacific-Eisenbahn- und Telegraphen-Bill." Diese Bill ging in den Sitzungen des Repräsentanten Hauses vom 18/24. Mai a. c. mit 74 gegen 49 Stimmen durch. Wir lassen dieselbe hier im Auszuge folgen: Die Bill gibt 75 Personen aus verschiedenen Theilen des Landes, mit 5 vom Minister des Innern ernannten Commissären das Recht, eine Corporation unter dem Namen: „Union-Pacific-Rail-Road Company" zu gründen, eine Eisenbahn und einen Telegraphen vom 103° W. L. bis an die Westgrenze von Nevada zu bauen und zu betreiben. — Das Grund-Capital soll aus 100,000 Actien à $ 1,000 bestehen. Die Gesellschaft hat das Wegerecht auf beiden Seiten der Bahn in einer Breite von je 200 Fuss. Die Schienen und alles übrige benutzte Eisen muss amerikanisches Fabrikat sein. So oft 40 Meilen der Bahn fertig, erhält die Gesellschaft die Patente für das Land, sowie 26 Obligationen von je $ 1000 für jede Meile, zahlbar 30 Jahre a dato mit 6 % verzinslich, halbjährlich zu entrichten; für die Rückzahlung dieser Anleihe und Zahlung der Zinsen verpfändet die Gesellschaft die Bahn. Die Regierung hat stets den Vorzug bei der Beförderung der Posten, Truppen, Kriegsmunition und Vorräthe gegen billige Entschädigung, welche die von Privaten ebendafür bezahlte nicht übersteigen darf. Alle auf solche Weise von der Regierung gemachten Zahlungen sollen zur Bezahlung der Obligationen und Zinsen verwendet werden, bis der gesammte Betrag getilgt ist. Die Gesellschaft kann auch ihre Verbindlichkeiten gegen die Vereinigten Staaten nach Vollendung der Bahn, in solchen oder andern Obligationen oder sonstigen Effecten, welche eine Schuldforderung an die Vereinigten Staaten beweisen, bezahlen, wobei jene zum Nennwerthe genommen werden, und muss jedes Jahr wenigstens 5 % des Netto-Ertrags der Bahn zu jenem Zwecke verwenden. Die Gesellschaft darf, nach der Annahme dieses Gesetzes, die allgemeine Route festsetzen. Bei der Festsetzung der Puncte zur Verbindung der Hauptbahn mit dem Osten soll auf die Erbauung von Zweigbahnen nach Jowa und Missouri Rücksicht genommen werden.

Die Eisenbahn- und Telegraphenlinie soll am Endpunct der Leavenworth-Pawnee und Western-Eisenbahn- und Telegraphenlinie beginnen, sich an dieselbe anschliessen und von da westlich, auf der directesten Route durch das Territorium der Vereinigten Staaten nach der Westgrenze von Nevada laufen, um sich dort an die „Central-Pacific-Rail-Road Company" von Californien anzuschliessen. —

Dieselbe Bill bewilligt auch anderen Compagnien unter gewissen Bedingungen Unterstützungen. A. v. W.

Project Bialystok-, durch Wolhynien an die Kiew-Odessa-Linie. Odessa, 14. Juni. Die Gutsbesitzer im südwestlichen Russland

(Fürst Wittgenstein, Fürst Drucki-Lubecki, Graf Zamoyski, Zawisza, die Grafen Potocki, die Fürsten Sangusko, Skirimundt, Graf Tarnowski und Tyszkiewicz) haben beschlossen, zum Bau einer neuen Eisenbahn von Bialystok (durch welches die Petersburg-Warschauer Bahn gelegt ist) nach Pinsk und weiter durch Wolhynien an die Kiew-Odessa-Linie eine Actien-Gesellschaft zu gründen, sobald diese letztere angelegt wird. Für das kornreiche, bis jetzt ausserhalb der Verkehrsstrassen liegende Land ist eine solche Bahn von ausserordentlicher Wichtigkeit.

Petersburg - Oranienbaum - Kronstadt. (Concessionertheilung). Es ist die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Petersburg nach Oranienbaum bis zum Hafen von Kronstadt ertheilt worden.

Telegraphenwesen.

Beförderung von Telegrammen über Unglücksfälle auf österr. Eisenbahnen durch den Staatstelegraphen. Die längs der Eisenbahnlinien gelegenen K. K. Telegraphenämter haben den Auftrag erhalten, die von Organen des Eisenbahnbetriebes an das Handelsministerium oder an die K. K. General-Inspection der österr. Eisenbahnen gerichteten Depeschen, welche Anzeigen über vorgekommene Unglücksfälle oder sonstige auf den Bahnbetrieb einwirkende Ereignisse enthalten, gebührenfrei anzunehmen und zu befördern. Die Bahnorgane wurden anderseits angewiesen, derlei Depeschen so bündig als möglich mit Weglassung aller Courtoisie-Floskeln zu verfassen und alle weiteren Details der schriftlichen Meldung vorzubehalten. (Oesterr. Centralbl.)

Postwesen.

ϧ **Das schweizerische Postwesen im Jahre 1861 — und sein Verhältniss zu den schweizerischen Eisenbahnen.** Aus dem von der Postverwaltung erstatteten Bericht an den Bundesrath heben wir nach einem Artikel der Zeitung „der Bund“ Folgendes hervor:

Seit die Eisenbahnen der Post die lukrativsten Linien weggeschnappt haben, bewegt sich diese finanziell in einem ziemlich engen Kleide. Ihre Ausfälle zeigen sich ganz besonders bei den Einnahmen von den Reisenden, die von 1849 bis 1856 einen stets sich steigernden Betrag von 2,100,000 Frcs. bis über 4,000,000 Fr. im Jahre aufwiesen, während sie von letztgenanntem Jahr ab, wo der Betrieb der Eisenbahnen begann, wieder auf 1,900,000 Fr. zurückgingen. Freilich bedingte diese Veränderung auch eine Minderausgabe bei den Transportkosten, allein nicht im gleichen Verhältnisse, so dass immerhin ein reiner Verlust von 630,000 Fr. jährlich übrigbleibt.

Wenn gleichwohl der Reinertrag der Postverwaltung eine Verminderung von nur 332,000 Fr. zeigt, so verdankt man das der stets wachsenden Einnahme von den Briefen und Fahrpoststücken. Während die Briefe im Jahre 1849 nur erst 1,800,000 Fr. abwarfen, lieferten sie im Jahre 1861 schon 3,100,000 Fr., was auf 12 Jahre vertheilt, eine constante jährliche Einnahmevermehrung von 100,000 Fr. ausmacht. Um gleiche jährliche 100,000 Fr. haben während dieses Zeitraums die Einnahmen aus den Fahrpoststücken zugenommen, die 1849 noch 800,000 Fr., dagegen 1861 bereits 1,800,000 Fr. lieferten. Von dieser gewonnenen Summe von 200,000 Fr. müssen zwar 90,000 Fr. in Abzug gebracht werden für mittlerweile erfolgte Gehalts-Erhöhungen, welche Positionen im Jahre 1849 die Summe von 930,000 Fr., im Jahre 1861 dagegen 1,960,000 Fr. betrugen; allein, gestützt auf jene constanten Mehreinnahmen hegt die Postverwaltung die Ueberzeugung, dass beim Fortbestande der gegenwärtigen Taxen schon im laufenden Jahre der volle Betrag der Scalasumme an die Kantone ausbezahlt werden könnte und auch mit den neuen reducirten Taxen wieder aufgetrieben werden wird. Nur für ein paar Jahre noch müssen sich die Kantone auf einen bedeutenden Ausfall gefasst machen und sich mittlerweile damit trösten, dass dem correspondirenden Publicum sehr grosse Vortheile erwachsen.

Dann lesen wir eine mit vollem Recht betonte Klage, welche allzuhäufig und mit Unrecht der Post aufgebürdet wird, während man sie an die Eisenbahnen adressiren sollte:

„Wir dürfen bei diesem Anlasse nicht verhehlen, dass die meisten unserer Nachbarstaaten sich eines grossen Vortheils erfreuen, dessen wir in der Eidgenossenschaft zur Stunde noch entbehren; wir meinen die Beförderung der Reisenden, der Correspondenzen, der Geld- und Waarensendungen auf den Eisenbahnen zur Nachtzeit. Eine Menge von Beschwerden und Reclamationen rühren nur daher, dass die Bahnzüge in der Regel schon um 10 Uhr Abends ihre Course beenden und vor $5^1/_2$ Uhr Morgens nicht wieder beginnen. Ein gut berechneter Fahrtenplan, nach welchem des Nachts um 9 Uhr eine Kreuzung der Züge in Olten stattfände, könnte diesem Uebelstande gründlich abhelfen und es scheint uns, dass durch loyales Zusammenwirken der betheiligten Administrationen dieses Ziel wohl zu erreichen wäre.

All' unser Bestreben nach Vervollkommnungen und besseren Anschlussverbindungen sowohl mit dem Innern als mit dem Auslande scheitern an der Weigerung der meisten Eisenbahn-Verwaltungen, welche entweder Morgens nicht so früh, oder Abends nicht so spät fahren wollen, wie es namentlich für den Briefverkehr erforderlich wäre.“

Eine interessante Neuerung, welche 1861 im Schweizerisch-Italienischen Verkehr eingetreten ist und in der zweiten Hälfte des laufenden Jahres auch unserem inneren Verkehr zu Gute kommen soll, sind die postalischen Geldanweisungen.

Die durch Einführung der Eisenbahnen bewirkte grosse Umgestaltung des Courswesens scheint nun auf einem für die Zukunft normalen Standpunct angelangt zu sein und bietet ein nicht gerade abschreckendes Bild. Die Jahre 1860 und 1861 zeigen, dass die Passagiergelder sammt der Einnahme von den Fahrpoststücken den Postbetrieb nicht blos decken, sondern noch einen Ueberschuss von 250,000 Fr. liefern. Dabei bleibt der Postverwaltung immer noch der Gratistransport der Briefpost. Es wird dadurch die Richtigkeit der Thatsache neuerdings bestätigt, dass, wenn bei aller Ungunst der eingetretenen Verhältnisse und bei den niederen Posttaxen dennoch ein Reinertrag sich ergeben hat, dieses Resultat hauptsächlich der Verbindung der Fahrpost mit der Briefpost zuzuschreiben ist.

Das finanzielle Ergebniss des Berichtjahres war ein Reinertrag von 1,340,000 Frcs. (Die höchsten Reinerträge seit der Centralisation der Posten lieferten die Jahre 1852 mit 1,702,000 Fr., 1853 mit 1,686,000 Fr. und 1856 mit 1,636,000; die kleinsten 1850 mit 758,000 Fr. und 1858 mit 957,000 Fr.)

Der Briefverkehr bildet bekanntlich einen Barometer für den allgemeinen Culturzustand eines Landes. Insofern hat die Schweiz einen Vorsprung vor vielen anderen Ländern. Die eidgenössische Post beförderte im Jahre 1861 über $28^1/_2$ Mill. Briefe, während im Jahre 1850 ihrer erst 15 Millionen waren. Von jenen $28^1/_2$ Millionen fallen 19 Mill. auf den innern, $7^1/_2$ auf den äussern Verkehr und 2 Millionen waren portofrei.

Die $28^1/_2$ Millionen zeigen auf den Kopf der Bevölkerung 11 Briefe; ein Verhältniss, das nur durch England mit $19,_{45}$ per Kopf übertroffen wird, während z. B. Frankreich $7,_2$, Bayern $5,_{92}$, Württemberg $4,_{96}$, Belgien $4,_8$ aufweisen.

Der Verkehr der Frankomarken ist sehr gestiegen. Bei ihrer Einführung im Jahre 1852 kamen etwas über 4 Mill. Stück mit einem Geldwerth von nicht ganz 400,000 Frcs. in Cours, während 1861 ihrer über 9 Mill. Stück mit über $1^1/_3$ Millionen Fr. Werth in Umlauf setzte.

Trotz der ziemlich politischen Dürre wurden im Jahre 1861 fast $1^1/_4$ Millionen taxpflichtige Zeitungsblätter mehr spedirt als im Jahre vorher, doch zeigt sich diese Vermehrung nur bei den inländischen Journalen, die sich von $16^1/_4$ Millionen Stück auf nahezu $17^1/_2$ Millionen hoben, während die ausländischen von 1,900,000 auf 1,848,000 zurückgingen. Die taxfreien Blätter eingerechnet, zeigt die Gesammtsumme der von der Post beförderten Blätter den Betrag von nahezu $20^1/_2$ Millionen Stück.

Technische Notizen.

Brücke und Viaduct über die Saane bei Freiburg in der Schweiz. Die Brücke liegt in der von Lausanne über Oron nach Freiburg führenden Bahn, etwa 2 Kilometer von Freiburg nach Bern hin gerechnet. Es hat die gedachte Bahn an dieser Stelle das Saane-Thal in einer Breite von etwas über 330 Meter zu überschreiten, und es müssen dabei die Schienen 76 Meter über dem höchsten Wasserspiegel der Saane liegen. Die eiserne, nach dem Muster der Sitter-Brücke auf der Linie Winterthur-St. Gallen ausgeführte Brücke hat 7 Oeffnungen, wobei die grösste Spannweite $48,_8$ Meter (167 Fuss hannov.) und die Totallänge der Brücke $333,_{84}$ Meter ($1112,_8$ Fuss hannov.) beträgt. Die Fundamente der Brücke bestehen aus Tuffstein, die Pfeiler selbst aus Sandsteinen, während die Bekrönungen der letzteren aus Jurakalk von Solothurn hergestellt sind.

Die Steinpfeilerstumpfe, worauf die eisernen Pfeiler ruhen, haben verschiedene Höhen über der Erde (12m. — 13m.), während die letzteren gleichmässig eine Höhe von $43,_{33}$ Meter (148_{36} Fuss hannov.) haben.

Die grösste Höhe der Brücken-Oberfläche über dem Bette der Saane beträgt $78,_{73}$ Meter (270 Fuss hannov.).

Die eisernen Pfeiler bilden in der Horizontal-Projection Rechtecke, unten von $6,_{20}$ Meter Länge und 10 Meter Breite, oben von $5,_8$ Meter Länge und $7,_0$ Meter Breite, wobei die erstere Dimension in der Richtung der Fahrbahn, die letztere parallel dem Stromstriche genommen ist. Jeder solcher Pfeiler besteht aus zwei zu einem Ganzen vereinigten Systemen, wovon das eine aus schmiedeeisernen Flachschienen und Winkeleisen, das andere aus gusseisernen Röhren besteht, die gleichsam die Rippen und Sehnen des ganzen Körpers bilden. Die Röhren sind dazu so gestellt, dass sie fast nur Achsendruck, dagegen wenig oder gar keinen Seitendruck erfahren. Jeder Pfeiler enthält 12 derartige symmetrisch vertheilte hohle gusseiserne Röhren von je 240 Millimeter äusserem und 180 Millimeter innerem Durchmesser, so dass die Wandstärke demnach 30 Millimeter beträgt. Ausserdem ist jede Röhre mit 4 um 90 Grad von einander abstehenden Rippen versehen, wobei der umschriebene Kreis 400 Millimeter Durchmesser hat. Die Länge der einzelnen Rohre beträgt $3,_{820}$ Meter. Die Verbindung derselben ist durch Flantschen und Schrauben bewirkt.

Die Krone jedes einzelnen Pfeilers bildet ein schönes eisernes Rahmen- und Gitterwerk (den Brückenkasten) von $3,m_{290}$ Höhe und $7m_0$ Breite. Letztere ist in 3 Abtheilungen getheilt, wovon die mittlere den Fussweg in einer Breite von $1,_{39}$ Meter ($4^3/_4$ Fuss hannov.) bildet.

In der höchsten Begrenzungsebene, über den Schienenköpfen gemessen, hat die Fahrbahn eine Breite $7,_{77}$ Meter, wovon auf jedes der zwei Bahngeleise eine Spurweite von $1,_{510}$ Meter ($5,_{17}$ Fuss hannov.) kommt.

Die Lang- und Scheerwände des Brückenkastens sind aus Gitterstäben von 1 Centimeter Dicke, und $17^1/_2$ Centimeter Breite gebildet.

Diese Stäbe sind unter Richtungen zusammen genietet, welche überall Winkel von 50 Grad mit dem Horizont bilden.

Die oberen Gurte der Wände sind aus 4 Platten, jede 1 Centimeter dick und 50 Centimeter breit, zusammengenietet.

Das gesammte Eisenwerk der Brücke hat ein Gewicht von 3 Mill. Kilogramm, während das Pfeiler-Mauerwerk in Summa ein Volumen von 20,000 Cubikmeter besitzt.

Die Totalkosten der Brücke sind zu 2,360,000 Franken veranschlagt.

Die Vortheile des Systems sollen in richtiger Vereinigung von Wohlfeilheit, Sicherheit und Dauer bestehen.

(Zeitschrift d. Arch.- und Ing.-Vereins f. d. Königr. Hannover 1862).

Lastzug-Locomotiven, gebaut von André, Roechlin & Comp. in Mühlhausen. Diese Maschinen sind nach dem Systeme von Beugniot construirt, und bestimmt für den Betrieb des Apeninnen-Ueberganges, welcher ähnlich wie der Semmering, eine etwas über 3 Meilen lange Steigung von 1 : 40 enthält. Es wurde verlangt, dass die Maschinen bei schlechtem Wetter 2200 Ctr. Bruttolast, bei gutem Wetter dagegen 3000 Ctr. in 2 Stunden auf die Steigung hinaufschaffen sollten, wobei keine Achse mit mehr als 240 Ctr. belastet sein solle. Der Radius der kleinsten Curven beträgt circa 1000 Fuss.

Um diese Bedingungen zu erfüllen, wurde die Maschine folgendermassen construirt: die Heizfläche der Feuerkiste ist 101 Quadratfuss engl. gross; die Anzahl der Siederöhren, welche 15 Fuss 8 Zoll engl. lang sind und 2 Zoll Durchmesser haben, beträgt 222. Der Dampfdruck ist auf 7 Atmosphären festgestellt, und beträgt die Blechstärke des Kessels $^1/_2$ Zoll. Die 8 gekuppelten Räder haben 4 Fuss Durchmesser und liegen die Achsen sämmtlich unter dem Langkessel, so dass der Radstand nur 12 Fuss $9^1/_2$ Zoll beträgt. Sämmtliche Achsen können sich seitwärts verschieben, und zwar sind die beiden vorderen und die beiden hinteren derartig verbunden, dass wenn die eine Achse sich nach rechts verschiebt, die andere sich um ebensoviel nach links verschieben muss. Es ist auf diese Weise ermöglicht, mit der Maschine Curven von 350 Fuss Radius zu durchfahren. Von dem Gewichte der nach hinten frei überhängenden Feuerkiste wird ein kleiner Theil durch den Tender getragen, um der Maschine einen ruhigeren Gang zu geben. Die Cylinder haben $21^1/_4$ Zoll Durchmesser bei 22 Zoll hub. Dieser aussergewöhnlichen Dimensionen wegen sind dieselben weder ganz inside noch ganz outside angebracht, vielmehr ist ihnen eine mittlere Stellung gegeben und folgende Kraftübertragung gewählt. Die Kolbenstangen treten nach vorn aus den Cylindern und greifen an ein langes Querhaupt, von dessen Enden zwei Kurbelstangen abgehen, und zwar einerseits nach der Kurbel der gekröpften Vorderachse, andererseits nach dem Kurbelzapfen des Vorderrades.

Zwei nach dieser Construction ausgeführte Maschinen haben versuchsweise längere Zeit auf der Mittelmeerbahn und in der Schweiz zwischen Olten und Sissach Dienst gethan. Eine derselben beförderte auf einer Steigung von 1 : 40 3220 Ctr., mit einer Geschwindigkeit von $29^1/_2$ Minuten per Meile, und auf einer Steigung von 1 : 50 4948 Ctr., mit 52 Minuten per Meile. Die zweite Maschine beförderte 13,000 Ctr. auf einer Steigung von 1 : 167 mit 24—35 Minuten per Meile.

(Annales des mines, Bd. 18.)

Imprägnirung von Hölzern mit kreosothaltigen Steinkohlentheerölen. Die zu dieser Art von Imprägnirung angewandten Oele werden durch eine Destillation gewonnen, bei welcher die Temperatur 180° C. überschritten hat, wobei einige Fabrikanten die Hitze soweit treiben, dass nur ein ganz coksartiger Körper zurückbleibt, während andere ein noch ziemlich ölreiches Pech erzielen. Das in letzterer Art gewonnene Oel soll für die Imprägnirung besser sein, sowie auch Cannelkohlen kreosotreicheres Oel geben, wie andere Steinkohlen Dieses Oel wirkt doppelt, indem das Kreosot einerseits den Eiweissstoff des Holzes coagulirt und die Fäulniss verhindert, während andererseits die bituminösen Oele das Holz durchdringen, die Holzfaser schützend umgeben und die Poren gegen den Zutritt der Luft und der Feuchtigkeit verschliessen. Die günstigen Frfolge, welche mit dieser Imprägnirung erzielt sind, haben die Anwendung derselben für die Schwellen bei fast allen Eisenbahnen Englands, bei hölzernen Uferwerken und auch in den Bergwerken, sowie auch deren Verbreitung in Belgien, Holland, Frankreich, Amerika, Ostindien etc. begründet. Die Preussische Ostbahn, die Cöln-Mindener, die Aachen-Düsseldorfer Bahnverwaltung etc. haben die Begründung einer solchen Imprägnir-Anstalt begonnen. Das Oel wird hierzu noch aus England bezogen, und soll das Liverpooler das beste sein. Der Zollcentner kostet loco Danzig 1 Thlr. 26 Sgr. bis 2 Thlr. 3 Sgr.

(Polyt. Centralbl. 1861.)

Fryer's Apparat zum Füllen der Tender mit Wasser. Dieser Apparat ist hauptsächlich bestimmt an solchen Orten angewandt zu werden, an denen der Wasservorrath unter dem Niveau der Bahn befindlich ist, und gleicht in der Hauptsache den in den Zuckerfabriken zum Hinaufschaffen des Zuckersaftes angewandten Montjas.

Ein schmiedeeiserner Cylinder von 1500—2000 Gallonen (270—360 Hannov. Cubikfuss) Inhalt wird aufrecht unter der Oberfläche des Wasserreservoirs aufgestellt, welches von 10—120 Fuss unter dem Bahn-Niveau sein kann. Am oberen Ende des Cylinders befindet sich eine verschliessbare Oeffnung zum Einlass des Wassers, ferner die Einmündung eines Dampfrohres, welches bis zur Bahn hinaufführt, und dort mit dem Dampfkessel der Locomotive in Verbindung gesetzt werden kann. Im Boden des Cylinders mündet das weitere Abflussrohr, welches zu dem zur Speisung der Maschinen dienenden Wasser-Krahn führt. In dem gedachten Cylinder befindet sich ein leicht schliessender Schwimmer. Will nun eine Locomotive Wasser nehmen, so lässt man den Dampf derselben durch das vorhin erwähnte Dampfrohr in den Cylinder treten. Der Dampf drückt alsdann auf den Schwimmer, und presst das Wasser durch das im Boden des Cylinders befindliche Rohr und durch den Krahn in den Tender.

Der Apparat ist einfach, billig, erspart die Pumpen und arbeitet rasch und billig. Auch ist selbst bei strengem Frost kein Hinderniss zu befürchten, da die stets leeren Röhren keiner Gefahr des Zerplatzens durch Frost ausgesetzt sind.

Mehrere Versuche mit einem Dampfkessel von 141 Gallonen Inhalt, welcher zu 69 p. c. mit Wasser gefüllt, und mit einem Wassercylinder von 131 Gallonen Inhalt durch eine Röhre verbunden war, zeigten, dass bei einem Dampfdruck von $56^1/_2$ Pfd. pro Quadratzoll, die 131 Gallonen Wasser in 32 Secunden 52 Fuss hoch gehoben wurden, und zwar mit einem Verluste von nur $4_{,2}$ Pfd. Dampfdruck pro Quatratzoll bei abgesperrtem Luftzuge, während bei geöffnetem Schieber der Dampfdruck während jedes Versuches stieg. Nach einer Berechnung kosteten 1000 Gallonen Wasser 50 Fuss hoch zu heben, weniger als $^1/_2$ Pfennig an Brennstoff.

Ztschrft. d. Arch.- u. Ing.-Vereins f. d. Königr. Hannover, 1862.

Locomotiv-Kessel von Stahl. In England scheint die Anwendung des Stahls anstatt des Eisenblechs zu Locomotiv-Kesseln immer allgemeiner zu werden, nachdem schon seit mehreren Jahren solche Kessel auf der Schottischen Centralbahn und der Great-Western-Bahn von Canada mit günstigem Erfolg in fortwährendem Gebrauch gewesen sind. Ebenso scheint es sich als zweckmässig zu bewähren, die Siederöhren und die Bleche zu den Innenwänden der Feuerbüchsen von Stahl zu machen, anstatt wie bisher von Messing und Kupfer. Hierdurch werden grosse Ersparnisse sich erzielen lassen, zumal da weicher Stahl jetzt etwa zu denselben Preisen wie die besten Sorten Schmiedeeisen zu haben ist und da überdies bei einer fortschreitenden weiteren Ausbildung der Bessemer'schen Stahlbereitungs-Methode ein weiteres Sinken der Stahlpreise mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Es war bisher ein ziemlich allgemein verbreitetes Vorurtheil, dass der Stahl in der Hitze sich mehr als Schmiedeeisen ausdehne und deshalb das Stahlblech leicht Risse bekommen würde, was sich aber durch die angestellten Versuche und gesammelten Erfahrungen in keiner Weise bestätigt hat.

Der Haupt-Vortheil, welcher in der Anwendung des Stahls liegt, besteht darin, dass die Locomotivkessel dadurch stärker, also für höheren Dampfdruck brauchbar, und erheblich (um 20 bis 30 Centner) leichter gemacht werden können, wodurch an Betriebskosten bedeutend gespart wird; es entspricht nämlich eine solche Gewichts-Verminderung bei einer Schnellzugs-Locomotive einer jährlichen Ersparniss von etwa 1400 Thlr. Um aber eine solche Gewichts-Verminderung möglich zu machen, ist es erforderlich, das Uebereinandergreifen und Vernieten der Kesselbleche, sowie die Anwendung von Winkeleisen, die auch das Rosten befördern, zu vermeiden und dagegen die Bleche an den Stössen zusammenzuschweissen, wie solches in England jetzt schon mehrfach, z. B. in den Werkstätten der North-Western-Bahn zu Wolverton, geschieht. Diese Fabrikation wird sehr vereinfacht werden, wenn es gelingt, Stahlbleche in 15 Fuss Breite auszuwalzen, wie Krupp in Essen solches beabsichtigen soll; man würde dann Kessel bis zu $4^3/_4$ Fuss Durchmesser mit einer einzigen Schweissfuge in der Längenrichtung herstellen können.

In Betreff der Anwendung des Stahls zu den Wänden der Feuerbüchsen ist noch zu bemerken, dass es nach mancherlei Erfahrungen vortheilhaft erscheint, das Blech nicht $^1/_2$ Zoll dick, wie gewöhnlich geschieht, sondern nur $^1/_4$ Zoll dick, wie in Amerika gebräuchlich ist, zu machen und eine reichlich grosse Zahl von Stehbolzen dabei anzubringen.

(Nach dem „Engineer" vom 9. Mai 1862). (H. T.)

Schifffahrt.

— r — **Dampfschifffahrt auf dem Chiemsee.** München, im Juni. — Auf dem Chiemsee hat am 8. Juni die Dampfschifffahrt begonnen. Die Projectirungsarbeiten zur Niederlegung des Sees sind im Gang. (?) —

Volkswirthschaftliches.

Packträger-Institut zu Regensburg. Am 23. Juni ist in Regensburg ein concessionirtes öffentliches Packträger-Institut unter Leitung des Herrn A. Stocker ins Leben getreten. Dasselbe übernimmt die Garantie für „Veruntreuung, Beschädigung und Verluste" der ihm zur Besorgung anvertrauten Gegenstände. Diese Packträger sind insbesondere auch zum Empfangnehmen und zur Beförderung von Gepäck der Bahnreisenden bestimmt.

Die tarifmässigen Preise sind entsprechend, z. B. nach und von dem Bahnhofe mit Gepäck bis 30 Pfd. 6 kr., ein Gang innerhalb der Stadt 3 kr., mit Wagen oder Karren und Gepäck bis 100 Pfd. innerhalb der Stadt 6 kr., ausserhalb 12 kr.

Juristisches.

Rheinische Eisenbahn. (Rechtsfall). Köln, 18. Juni. Zwischen der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft und der Steuerbehörde waltete in Betreff des Stempels zu dem Fusionsvertrage, welchen die bezeichnete Direction vor einigen Jahren mit der Köln-Krefelder Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossen, eine Meinungs-Verschiedenheit ob. Von ersterer Seite hielt man dafür, dass es sich hierbei nur um einen Gesellschafts-Vertragsstempel ad 15 Sgr. handeln könne. Die Steuerbehörde hingegen betrachtete die Fusion als Kauf, von welchem der Stempel nach dem Kaufpreise zu bemessen sei. Nachdem diese Controverse vor die Gerichte gebracht worden, entschied das Königl. Landesgericht hierselbst zu Gunsten der Eisenbahn-Gesellschaft. Der reinische Appellations-Gerichtshof erkannte dagegen, das Urtheil des ersten Richters reformirend, im Sinne der Steuerbehörde, wonach nunmehr die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft statt des Vertragsstempels von 15 Sgr. eine Stempelsumme von 10,358 Thlr. zu erlegen hat. (N. Z.)

Rechtsfall. Steht dem Bergwerksbesitzer, welcher zu Gunsten einer anliegenden Eisenbahn in der Ausübung des Bergbaues beschränkt wird, ein Entschädigungsrecht gegen den Eigenthümer der betreffenden Bahn zu?

Bereits in No. 8 (S. 65) dieses Jahrg. der Vereins-Zeitung theilten wir einen Rechtsfall mit, bei welchem die vorstehende für die Bergbau-Reviere durchschneidende Bahnen so wichtige Rechtsfrage zum Schlagen kam, gaben auch sodann in No. 17 (S. 142 flg.) eine Entscheidung des Appellations-Gerichts zu Ratibor, welche von diametral entgegenstehenden Grundsätzen ausging. Wir freuen uns daher bei der Wichtigkeit und Zweifelhaftigkeit der Rechtsfrage doppelt, die in dem ersterwähnten Rechtsfalle nunmehr erfolgte Entscheidung III. Instanz, welche uns von der Kgl. Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mitgetheilt worden, nachfolgend wiedergeben zu können, indem wir hinsichtlich der demselben zu Grunde liegenden Thatsachen auf No. 8, S. 65 verweisen. — Das Erkenntniss lautet:

In Sachen der Gewerkschaft der Steinkohlenzeche Friedrich Wilhelm bei Dortmund, Klägerin und Implorantin, wider die Königliche Direction der Dortmund-Soester resp. Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Elberfeld, Verklagte und Imploratin, hat der dritte Senat des Königl. Ober-Tribunals zu Berlin in seiner Sitzung vom 28. März 1862, für Recht erkannt:

> dass die gegen das Erkenntniss des Civil-Senats des Königl. Appellationsgerichts zu Hamm vom 10. October 1861 erhobene Nichtigkeitsbeschwerde, unter Verurtheilung der Implorantin in die Kosten des Verfahrens, zurückzuweisen. V. R. W.

Gründe.

Der Apellationsrichter prüft zuerst, ob der Entschädigungs-Anspruch gegen die verklagte Eisenbahn-Gesellschaft begründet sei, wenn man dieselbe als eine Privatperson betrachte, die auf ihrem Grundstücke eine Privatanlage errichtet hat und gelangt zu dem Resultate, dass der erhobene Anspruch schon unter diesem Gesichtspuncte nicht begründet sei. Er führt aus, dass demjenigen, der mit einem Bergwerke beliehen worden, nicht das Eigenthum an den sämmtlichen in demselben befindlichen Fossilien, sondern nur das Recht zur Besitznahme zustehe, dass dieses Recht kein unbeschränktes, dass vielmehr der Beliehene bei Ausübung desselben den Anordnungen der Bergbehörde unterworfen sei und dass er sich solchen Beschränkungen, wie sie im vorliegenden Falle von der Bergbehörde angeordnet worden, unterwerfen müsse, ohne eine Entschädigung dafür in Anspruch nehmen zu können. Diese Ausführung ist richtig und verstösst nicht gegen die als verletzt bezeichneten Vorschriften.

Der Bergbauende, welcher mit einem zum Regal gehörigen Fossil belichen ist, kann dem Grundeigenthümer gegenüber nicht als der alleinige Berechtigte angesehen werden. Beider Rechte bestehen vielmehr neben einander, und nur gegen vollständige Entschädigung ist der Grundeigenthümer verpflichtet, Grund und Boden zu bergbaulichen Zwecken abzutreten und sich sonstige Beschränkungen seines Rechts zum Vortheil des Bergbauenden gefallen zu lassen, §§ 109 und ff. § 112, Thl. II, Tit. 16 des A.-L.-R., Plenarbeschluss vom 18. April 1843, Entscheid. Bd. 9, § 101 und ff. 112 und Entscheid. Bd. 4, S. 354 und ff. 366. An sich ist daher der Grundeigenthümer, unter dessen Grund und Boden oder in dessen Nähe Bergbau getrieben wird, nicht verhindert, auf seinen Grund und Boden Anlagen der verschiedensten Art zu machen, Gebäude zu errichten, Eisenbahnen anzulegen etc. und wenn ihm der Bergbauende hierin Beschränkungen auflegen will, so würde er es immer nur gegen vollständige Entschädigung thun können. Auch ist nirgends bestimmt, dass alle andern Rechte unbedingt der Anlage zu bergbaulichen Zwecken weichen müssen, im Gegentheil finden sich in den Gesetzen verschiedene Bestimmungen, woraus hervorgeht, dass dadurch andere ebenso nützliche Gewerbe und Einrichtungen nicht beeinträchtigt werden sollen. Die Declaration vom 27. October 1804 wegen Ueberlassung des Grundes und Bodens an die Bergbau treibenden Gewerke zur Anlage der Abfuhrwege und Niederlagen bestimmt im § 4, dass jeder Grundeigenthümer verbunden sein soll, den dazu erforderlichen Grund und Boden zu überlassen, jedoch zur Vermeidung aller unnöthigen Beschränkung des Privat-Eigenthums nur in den Fällen,

wenn der besondere Weg oder die besondere Niederlage dem Bergbau so unentbehrlich ist, dass ohne dieselben der Bergbau nicht mit Nutzen angefangen oder fortgesetzt werden kann und wenn dadurch nicht ein anderes dem Staate eben so nützliches Gewerbe gehindert wird.

Desgleichen schreibt das Chaussee-Reglement vom 31. Mai 1796 für die Grafschaft Mark im § 74 vor:

Bergwerksstollen, Schachte, Strecken, welche zu baubaren Werken gehören, desgleichen die, welche noch angelegt werden, müssen von den Gewerkschaften so unterhalten werden, dass die darüber gehende Strasse sich nicht senkt und zwar bei eigener Haftung und Erstattung allen Schadens.

Der Bergbauende ist nicht berechtigt zu verlangen, dass alle benachbarten Grundbesitzer die Benutzung ihrer Grundstücke dergestalt einrichten, dass er in seinem Bergbau in keiner Weise beschränkt wird, im Gegentheil ist er zur Entschädigung verpflichtet, sobald im Interesse des Bergbaues eine Benachtheiligung oder Beschränkung benachbarter Grundeigenthümer erforderlich wird. Hat daher im vorliegenden Falle die Bergbehörde im Einverständniss mit der Königlichen Regierung angeordnet, dass die klagende Gewerkschaft gewisse Pfeiler zum Schutze der Dortmund-Soester Eisenbahn stehen lasse, so wird hierdurch noch kein Entschädigungs-Anspruch gegen die Verklagte begründet, die durch den Bau der Eisenbahn auf ihrem Grund und Boden nicht in den Rechtskreis der klagenden Gewerkschaft übergegriffen hat. Auch die Vorschriften des Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen begründen einen solchen Anspruch nicht. Eine Expropriation liegt nicht vor. Die Verklagte hat weder die Abtretung von Grundstücken, welche der Klägerin gehören, noch deren vorübergehende Benutzung verlangt. Die Voraussetzungen der §§ 7 bis 13 des gedachten Gesetzes liegen also nicht vor. Der § 14 desselben spricht nur die Verpflichtung der Eisenbahn-Gesellschaft aus, Anlagen einzurichten und zu unterhalten, welche die Regierung nöthig findet, damit benachbarte Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden, woraus nicht die Verpflichtung der Eisenbahn-Unternehmer folgt, einer benachbarten Gewerkschaft, die Sicherheitspfeiler stehen lassen muss, um die über ihren Bau befindliche Eisenbahn nicht zu gefährden, den dadurch entstehenden Nachtheil zu vergüten. Mit Recht führt der Appellationsrichter aus, dass der mit einem Bergwerk Beliehene weder Eigenthümer des Grundes und Bodens, auf welchem dasselbe betrieben wird, noch Eigenthümer der daselbst befindlichen Fossilien sei, sondern nur das Recht zur Besitznahme derselben habe, cfr. Entscheidungen Bd. 9, S. 110 und ff. — dass er ferner bei dieser Besitznahme den bergamtlichen Anordnungen unterworfen sei, woraus folgt, dass die durch dieselben begründeten Beschränkungen nicht als solche Einschränkungen des Privat-Eigenthums angesehen werden können, für welche der Staat nach §§ 29 bis 31, Thl. I, Titel 8 des A.-L.-R. Schadloshaltung zu gewähren hat und es fehlt mithin auch an den Voraussetzungen des § 20 des Gesetzes vom 3. November 1838, wornach die Eisenbahn-Gesellschaften für die Entschädigungs-Ansprüche, welche in Folge der Bahnanlage an den Staat gemacht werden, verhaftet sind.

Noch hat Klägerin ihren Anspruch durch Bezugnahme auf § 116b, Thl. II, Titel 16 des A. L.-R. zu begründen versucht, man muss aber der Ausführung des Appellationsrichters beipflichten, dass auch hierdurch der Anspruch der Klägerin nicht gerechtfertigt wird. Denn die gedachte Vorschrift schliesst unter Umständen, die, wie der Appellationsrichter richtig ausführt, im vorliegenden Falle nicht vorhanden sind, den Entschädigungs-Anspruch des Grundeigenthümers dem Bergbauenden gegenüber aus, begründet aber keinen Entschädigungs-Anspruch des Letzteren gegen den Grundeigenthümer, was auch in einer frühern Sache angenommen worden ist, — cfr. Archiv Bd. 35, S. 95. —

Durch Vorstehendes erledigen sich die gegen den ersten und Hauptentscheidungsgrund erhobenen Angriffe, indem weder die aus der Einleitung des Allg. Landrechts, aus den Titeln 6 und 8 Thl. I und aus den Titeln 15 und 16 Thl. II desselben hervorgehobenen Vorschriften, noch die Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 und des Art. 9 der Verfassungsurkunde für verletzt erachtet werden können. Die Behauptung der Implorantin, dass der § 108 Thl. II Titel 16 des A. L.-R. sich auf den Fall beziehen, wenn das Bergwerksregal einer Privatperson zusteht, ist zwar richtig, der Appellationsrichter leitet aber daraus auch nur in Verbindung mit § 82 ibid. her, dass sich der Bergbauende den Anordnungen der Bergbehörde, und zwar nicht blos den specifisch bergpolizeilichen Anordnungen unterwerfen muss, und dies erscheint gerechtfertigt.

Eine Verkennung des Wesens und des rechtlichen Characters des zur Beurtheilung vorliegenden Rechtsgeschäfts fällt dem Appellationsrichter nicht zur Last, ebensowenig eine Verkennung des Wesens und der rechtlichen Natur der Verleihung des Bergwerks-Eigenthums und was endlich den am Schlusse der Rechtfertigungsschrift formulirten Rechtsgrundsatz betrifft, so kann derselbe nach der vorstehenden Ausführung nicht für richtig anerkannt werden.

Hiernach sind die gegen den Hauptentscheidungsgrund des Appellationsrichters gerichteten Angriffe unbegründet und die erhobene Nichtigkeitsbeschwerde musste daher zurückgewiesen werden, ohne dass es einer Erörterung der übrigen Angriffe bedarf.

Coursblatt.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende u. Zinsen in % 1860	1861	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Am 1862	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf *	3½	3½	3½	B.	30/6	85½	—	%
Aachen-Mastricht	0	0	4	B.	30/6	—	35¾	%
Albertsbahn (Dresden-Tharand)	0	0	4	L.	30/6	—	52½	%
Altona-Kiel	8⅔	9	4	H.	30/6	—	146½	% 4 Spec. = 3 B.-Mark
Amsterdam-Rotterdam (Niederl. Rheinb.)	5	5⅒	4	B.	30/6	—	87½	%
Aussig-Teplitz	4	5½	5	W.	30/6	—	184	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
Bayerische Ostbahn * voll	4½	4½	4½	F.	30/6	106¾	—	%
ditto * m. 30 % Einz.	4½	4½	4½	F.	30/6	—	105⅝	%
Bergisch-Märkische Lit. A.	5⅛	6½	4	B.	30/6	—	109½	%
do. Lit. B.	4	4	4	B.	30/6	—	105	%
Berlin-Anhalt	6½	8¼	4	B.	30/6	—	139½	%
Berlin-Hamburg	6¾	6	4	B.	30/6	—	118½	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg	9	11	4	B.	30/6	—	193	%
Berlin-Stettin	6⅛	7 1/12	4	B.	30/6	—	129	%
Böhmische Westbahn * 5²/₁₀	5	5	5	W.	30/6	—	161	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	5½	6⅞	4	B.	30/6	—	124½	%
Brieg-Neisse	2⅙	3½	4	B.	30/6	—	72½	%
Brünn-Rossitz	1	—	5	W.	30/6	—	—	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
do. mit Prior.	7	—	5	W.	30/6	200	—	do. pr. 200 fl. C.M.
Buschtehrader	10	7⅘	5	W.	30/6	700	—	do. pr. 500 fl. C.M.
Chemnitz-Würschnitz	5	7½	4	L.	30/6	156	—	%
Cöln-Minden *	10½	12¼	3½	B.	30/6	—	178¼	%
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	0	0	4	B.	30/6	—	56⅝	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	4½	4½	B.	30/6	—	92½	%
do. do.	5	5	5	B.	30/6	—	94	%
Frankfurt-Hanau	3½	3½	3½	F.	3/6	70¼	—	%
Galizische Carl-Ludwigsb. * 5²/₁₀	10²/₅	8½	5	W.	30/6	—	225⁵⁰	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
Glückstadt-Elmshorn	0	2½	4	H.	30/6	—	—	% 4 Spec. = 1½ Thlr.
Graz-Köflach	2⅝	4½	5	W.	30/6	159	—	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.
Hamburg-Bergedorf	8	8	4	H.	30/6	—	—	% 300 B.-M. = 450 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	5¾	7	4	F. B.	30/6 30/6	— —	123½ 124	% % 7 fl. s.W. = 4 Thlr.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	15½	15	5	W.	30/6	—	202⁴⁰	fl. ö.W. pr. 400 fl. C.M.
Kaiserin Elisabeth Westbahn *	5	5	5	W. F.	30/6 30/6	— —	157 118¼	do. pr. 200 fl. C.M. fl. C.M. pr. do. 5/6 fl. S.W.
Kurfürst Friedr. Wilh. Nordb.	2¼	3	4	B.	30/6	—	63⅝	%
Leipzig-Dresden	16	15¾	4	L.	30/6	254	—	%
Löbau-Zittau Lit. A.	0	½	4	L.	30/6	—	32⅜	%
do. Lit. B.	4	4	4	L.	30/6	—	—	%
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. Ludw.-B.) *	9	8	4	F. B.	30/6 30/6	— 135¼	135 —	% % 7 fl. S.W. = 4 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	18⅛	22½	4	B.	30/6	300	—	%
Magdeburg-Leipzig	15	17	4	L.	30/6	—	238½	%
Magdeburg-Wittenberge	2	1⅛	4	B.	30/6	—	43⅜	%
Mecklenburgische	2⅛	2⅞	4	B.	30/6	57⅜	—	%
Münster-Hamm *	4	4	4	B.	30/6	97¾	—	%
Neust.-Weissenburg * (Pfälz Maxim)	4½	4½	4½	F.	30/6	—	108⅛	%
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	B.	30/6	—	99	%
Niederschles. Zweigbahn	½	1½	4	B.	30/6	—	70	%
do. Prior. Actien	5	5	5	B.	30/6	100¾	—	%
Oberschlesische Lit. A. u. C.	7⅞₀	7Ⅸ	3½	B.	30/6	—	152½	%
do. * Lit. B.	7⅞₀	7Ⅸ	3½	B.	30/6	—	132	%
Oesterr. Staats E.-B * 5²/₁₀ (Oest.-Franz.)	7	6⅞	5	W. B. F.	30/6 30/6 30/6	— — 236	254 133 —	fl. ö.W. pr. Stück Thlr. von fl. S.W. frs. 500.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. * 5²/₁₀	10	10	5	W.	30/6	—	284⁵⁰	fl. ö.W. pr. 480 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	⅖	5/6	4	B.	30/6	—	46½	%
Pardub.-Reichenb. * (ö.-nordd. V.-B.)	5	5	5	W.	30/6	—	126⁵⁰	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
Pressburg-Tyrnau I. Emiss.	0	0	—	W.	30/6	—	40	do. pr. do.
do. II. Emiss. m. Pr.	2½	3½	3	W.	30/6	—	104	do. pr. do.
Rendsburg-Neumünster	6½	6½	4	H.	30/6	—	—	% 4 Spec. = 1½ Thlr.
Rheinische	4½	5	4	B.	30/6	—	93¼	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	5	4	B.	30/6	102	—	%
Rhein-Nahe	0	0	4	B.	30/6	—	32⅛	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach *	3½	3 11/15	3½	B.	30/6	—	91¾	%
Stargard-Posen *	3½	4	3½	B.	30/6	—	100	%
Steele-Vohwinkel (Prinz Wilhelms-B.)	2	½	4	B.	30/6	61½	—	%
Taunusbahn	8	9⅕	ob. L.	F.	30/6	234	—	fl. S.W. pr. 250 fl. S.W.
Thüringische	6½	6⅔	4	B. L.	30/6 30/6	— —	119¼ 119¾	% %
Theissbahn * 5²/₁₀	5	5	5	W.	30/6	—	147	fl. ö.W. pr. 140 fl. Einh.
Werrabahn †	2⅜₀	2⅛	4	B.	30/6	—	—	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Am 1862	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf	4	B.	30/6	—	92½	%
do. II. Emiss.	4	B.	30/6	—	91⅜	%
do. III. Emiss.	4½	B.	30/6	99¾	—	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	30/6	—	72	%
do. II. Emiss.	5	B.	30/6	—	73	%
Albertsbahn I. Emiss.	4½	L.	30/6	—	102½	%
do. II. Emiss.	5	L.	30/6	102	—	%
do. III. Emiss.	5	L.	30/6	—	101⅜	%
Aussig-Teplitz	5	L.	30/6	102¾	—	%
Bergisch-Märkische	4½	B.	30/6	101	—	%
do. II. Ser.	4½	B.	30/6	—	100¾	%
do. II. Serie (1855)	5	B.	30/6	—	100¼	%
do. III. Serie * 3½	3½	B.	30/6	—	84¼	%
do. IV. Serie	5	B.	30/6	100¼	—	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	30/6	—	—	%
do. do. II. Ser.	5	B.	30/6	—	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	30/6	95	—	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	30/6	100	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	30/6	—	100	%
do.	4½	B.	30/6	—	101	%
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4½	B.	30/6	99½	—	%
do. II. Emiss.	4½	B.	30/6	99½	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A.	4	B.	30/6	99	—	%
do. B.	4	B.	30/6	—	99	%
do. C.	4½	B.	30/6	—	100½	%
do. D.	4½	B.	30/6	—	100⅜	%
Berlin-Stettin	4½	B.	30/6	—	—	%
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	30/6	—	95½	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	30/6	95	—	%
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	30/6	101¾	—	%
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	30/6	—	99	%
Breslau-Schweidnitz-Freib. D.	4½	B.	30/6	—	—	%
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	30/6	—	100	%
Cöln-Crefeld	4½	B.	3/6	—	—	%
Cöln-Minden	4½	B.	30/6	—	101¼	%
do. II. Emiss.	5	B.	30/6	—	—	%
do. do.	4	B.	30/6	—	96½	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	30/6	—	94½	%
do. do. Lit. B * 3½ u. B*	4½	B.	30/6	—	101¼	%
do. IV Emiss. * 3½	4	B.	30/6	—	93½	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	30/6	—	91½	%
do. III. Emiss.	4½	B.	30/6	—	—	%
Frankfurt-Hanau	4½	F.	30/6	—	—	%
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	30/6	101⅞	—	%
Gloggnitzer	5	W.	30/6	—	83⁵⁰	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5 ö.W. 5	W.	30/6	—	93⁵⁰	do. pr. do.
Kaiserin-Elisabeth-Westbahn *	5	W.	30/6	—	90⁵⁰	do. pr. 100 fl. ö.W.
ditto *	5	W.	30/6	—	97²⁵	do. pr. 100 fl. C.M.
Kurfürst-Fr.-Wilh.-Nordbahn	in Silb.	W.	30/6	—	100	do. pr. 100 fl. ö.W.
Leipzig-Dresden	4½	F.	30/6	79¾	—	% 6 fl. ö.W. = 7 fl. S.W.
do. von 1854	3½	B.	30/6	—	—	%
Ludwigshafen-Bexbach I. u. II.	4	L.	30/6	—	114	%
do.	5	L.	30/6	—	102⅛	%
do.	4½	F.	30/6	101⅛	—	%
Magdeburg-Halberstadt	4	F.	30/6	102½	—	%
Magdeburg-Leipzig	4½	L.	30/6	100¾	—	%
do.	4½	B.	30/6	—	102¾	%
Magdeburg-Wittenberge	4½	L.	30/6	—	100¾	%
Mecklenburgische	4½	L.	30/6	—	102¼	%
Niederschlesisch-Märkische	4	B.	30/6	—	99¾	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	30/6	98¾	—	%
do. conv. III. Ser.	4	B.	30/6	—	96¼	%
do. IV. Ser.	4½	B.	30/6	—	101½	%
Oberschlesische A.	4	B.	30/6	—	—	%
do. B.	3½	B.	30/6	—	—	%
do. C.	4	B.	30/6	—	96¼	%
do. D.	4	B.	30/6	—	96	%
do. E	3½	B.	30/6	—	84⅝	%
do. F. * 3½	4½	B.	30/6	—	101½	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn	3	W. B. F.	30/6 30/6 30/6	— — 55⅞	135 268½ —	fl. ö.W. pr. 500 fs. fs. pr. do. 300/80 Thlr. % S.W., 4 fs. = 28 kr.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. *	3	W.	30/6	—	134	fl. ö.W. pr. 500 fs.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	30/6	—	77	%
Rheinische	4	B.	30/6	—	—	%
do. *	3½	B.	30/6	—	88	%
do.	4½	B.	30/6	—	98½	%
Rhein-Nahe *	4½	B.	30/6	—	100¾	%
do. II. Emiss. *	4½	B.	30/6	—	100¾	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	30/6	—	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	30/6	—	91	%
do. III. Emiss.	4½	B.	30/6	99¾	—	%
Stargard-Posen	4	B.	30/6	—	—	%
do. II. Emiss.	4½	B.	30/6	—	100¼	%
do. III. Emiss.	4½	B.	30/6	100¼	—	%
Steele-Vohwinkel (Pr. Wilh.-B.) I. S.	5	B.	30/6	—	—	%
do. II. Serie	5	B.	30/6	—	—	%
do. III. Serie	5	B.	30/6	—	—	%
Thüringische I. Emiss.	4½	L.	30/6	—	101½	%
do. II. Emiss.	4½	L.	30/6	—	101⅞	%
do. III. Emiss.	4½	L.	30/6	—	101⅞	%
do. IV. Emiss.	4½	L.	30/6	—	101⅞	%
Werrabahn *	5	L.	30/6	—	102½	%

Bemerkungen.

Auf die mit * ohne Nebenbemerkung bezeichneten Papiere sind die Zinsen vom Staate bis zu der Höhe garantirt, welche im Börsen-Zinsfuss der Stamm-Actien und im Zinsfuss der Prioritäts-Obligationen ihren Ausdruck findet. — Im anderen Falle giebt die neben dem * befindliche Procent-Zahl die Höhe der Staatsgarantie an. — † Auf die Stamm-Actien der Werrabahn ist die Garantie der betreffenden Staaten eine beschränkte.

Die Börsen **Berlin**, **Frankfurt a. M.**, **Hamburg**, **Leipzig**, **Wien** sind durch die Buchstaben **B.**, **F.**, **H.**, **L.** und **W.** bezeichnet.

Als Börsen erscheinen die Plätze, an welchen regelmässige Umsätze in den betreffenden Effecten statt finden; doch ist hierbei zu bemerken, dass die Actien und Obligationen mehrerer Bahnen, deren Tages-Course nur von einer dieser Börsen gegeben sind, auch an anderen der obigen Plätze gleichzeitig umgehen und notirt werden.

Weitere Vervollständigungen dieses Coursblattes bleiben vorbehalten.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 1. Juli d. J. ab werden in unserer Gesellschafts-Haupt-Kasse am Askanischen Platz No. 6 in den Vormittagsstunden jeden Wochentages eingelöst werden:

a) die zum 1. Juli c. fällig werdenden **Coupons** der 4 % **Prioritäts-Actien** und 4½ % **Prioritäts-Obligationen,** sowie die **Dividendenscheine der Stamm-Actien** unserer Gesellschaft, ferner die an früheren Fälligkeitsterminen bis jetzt nicht abgehobenen, und

b) die am 13. März d. J. **verloosten Prioritäts-Actien** und **Obligationen,** sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 13. März d. J.).

Behufs schneller Abfertigung wird gebeten, den Coupons etc. deutlich geschriebene, nach der Nummernfolge geordnete Verzeichnisse beizufügen, die event. auch nach den verschiedenen Kategorien zu sondern sind.

In **Leipzig** geschieht die beregte **Einlösung** (jedoch **nur** der **Coupons** und **Dividendenscheine ad a**) in den Tagen **vom 1. bis 12. Juli cr. einschliesslich** bei der Güter-Kasse auf unserm dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 1. Juni 1862.

Die Direction.

Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft.

Die am **1. Juli 1862** fälligen Coupons gesellschaftlicher Obligationen werden von diesem Tage angefangen mit 7 Frs. 50 Cms. oder 6 Schilling per Coupon bei den unten benannten Cassen und in den dort bezeichneten Valuten eingelösst werden.

In **Wien** bei den k. k. priv. österr. **Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe** } in Ö. W. nach dem Wechselcourse auf
„ **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente** } Paris vom Tage der Auszahlung.
„ **Paris** „ „ „ **Gebrüder von Rothschild**
„ **Frankfurt** a/M. bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne**
„ **Genf** bei den Herren **Lombard, Odier & Comp.**
„ **Venedig** „ „ „ **J. Levi & Söhne**
„ **Mailand** „ „ Herrn **C. F. Brot**
„ **Bologna** „ „ Herren **M. R. Rizzoli & Comp.**
„ **Livorno** „ „ „ **M. A. Bastogi & Söhne**
„ **Florenz** „ „ „ **E. Fenzi & Comp.**
„ **London** „ „ „ **N. M. Rothschild & Söhne,** (in Pfund Sterling.)

} in Francs.

Wien am 22. Juni 1862.

Der Verwaltungsrath.

Kgl. Hannoversche Staatseisenbahnen.

Wegen einiger Aenderungen der Züge auf der Bahnstrecke zwischen Minden und Emden wird am **1. Juli** d. J. ein neuer Fahrplan für die unter Königl. Hannoverscher Verwaltung stehenden Eisenbahnen in Ausführung gesetzt. Derselbe ist durch Anschlag auf den Stationen zur Kenntniss des Publikums gebracht und in den Billet-Expeditionen zu dem Preise von 2½ Gr. für das Exemplar zu erhalten. Der Fahrplan in Taschenformat wird an den genannten Stellen zu 1½ Gr. pro Stück abgegeben.

Hannover, den 25. Juni 1862.

Königlich Hannoversche General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen.
Hartmann.

Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.

In Gemässheit § 12 des Staats-Vertrages vom 26. September 1849 werden die Herren Actionäre zu der diesjährigen ordentlichen General-Versammlung auf

Freitag, den 8. August cr. Vormittags 11½ Uhr

nach **Crefeld** (in das Keusensche Local) hiermit ergebenst eingeladen.

Gegenstände der Tages-Ordnung bilden:

Geschäftsbericht pro 1861 und Neuwahl von Mitgliedern und Stellvertretern der Gesellschafts-Deputation.

Nach § 26 des Gesellschafts-Statutes haben die Actionäre, welche ein Stimmrecht ausüben wollen, ihre Actien wenigstens 8 Tage vor der General-Versammlung der Direction vorzuzeigen und solche entweder bei derselben zu deponiren, oder beim Eintritt in die Versammlung nochmals zu präsentiren.

Die Legitimation über anderweitige Deponirung der Actien muss durch ein nicht über 14 Tage altes Attest einer öffentlichen Behörde unter Angabe der Actien-Nummer geführt durch ein solches Attest auch eine etwaige Vollmacht beglaubigt, andernfalls bei Bevollmächtigungen die Actien des Mandanten selbst innerhalb obiger Frist vorgewiesen werden.

Der Besuch der General-Versammlung ist nur gegen Vorzeigung einer bei der Königlichen Direction zu Aachen zu extrahirenden Eintrittskarte gestattet.

Crefeld, den 1. Juli 1862.

Der Vorsitzende
der Deputation der Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.
Leysner.

Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Die Herren Actionäre werden in Gemässheit § 12 des Staats-Vertrages vom 29. September 1849 hiermit zu der diesjährigen ordentlichen General-Versammlung in Aachen auf

Mittwoch, den 6. August d. J. Vormittags 11½ Uhr

im Conferenzsaale des neuen Stationsgebäudes auf Aachen Marschierthor ergebenst eingeladen.

Gegenstände der Tages-Ordnung sind:

Geschäftsbericht pro 1861 und Neuwahl von Mitgliedern und Stellvertretern der Gesellschafts-Deputation.

Zufolge § 6 Art. 29 des Gesellschafts-Statutes können nur diejenigen Actionäre Zutritt und Stimmrecht haben, welche ihre Actien bis zum 1. Juli d. J. in die Bücher der Gesellschaft haben eintragen lassen und den Nachweis über deren fortdauernden Besitz der Direction in den beiden letzten Tagen vor der General-Versammlung entweder durch Vorzeigung der Actien oder durch ein, nicht über 14 Tage altes Attest einer öffentlichen Behörde resp. eines öffentlichen Beamten über deren Besitz unter Angabe der Actien-Nummer liefern, wogegen die Direction Eintritts-Karten verabfolgen wird.

Nur gegen Vorzeigung solcher Eintritts-Karten ist der Zutritt gestattet.

Aachen, den 1. Juli 1862.

Der Vorsitzende
der Deputation der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft.
J. A. Bischoff.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn.

Mai 1862:	für Pers.	für Güter.	Summa.	Mai 1861:	bis ult. Mai 62:
Thlr.	22,918	67,104	90,022	68,069	385,730

gegen 306,286 Thlr. in denselben Monaten des Jahres 1861.

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

№ 55. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 9. Juli 1862.

Inhalt: **Die richtige Fragstellung bezüglich der Einführung eines deutschen Masses und eine Beantwortung.** — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Motive zum Gesetzentwurf wegen des Baues einer Eisenbahn von Kohlfurt und Görlitz über Hirschberg nach Waldenburg, sowie einer directen Eisenbahn von Küstrin nach Berlin. Halle-Nordhausen-Casseler Eisenbahn, Uebernahme des Baues. Baden-Bayerischer Staatsvertrag über die Heidelberg-Würzburger Bahn und die Rheinbrücke bei Mannheim. — b) Eisenbahn-Betrieb: Harzbahn, Halberstadt-Thale, Eröffnung. Rhein-Nahebahn, General-Versammlung. Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, General-Versammlung. Oesterr. Staatsbahn, Kaiserin Elisabethbahn, Theissbahn, Ermässigung des Gebührenzuschlages. — Ausland: Warschau-Wiener Eisenbahn, General-Versammlung. Petersburg-Warschauer Eisenbahn. — Telegraphenwesen. — Schifffahrt. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Neisse-Brieger Eisenbahn,** fungirende Directions-Mitglieder. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn,** Rollgeschäft zu Bahnhof Obercassel. **Cöln-Mindener Eisenbahn,** Submission auf die Lieferung von Viehwagen. **Kgl. Westfälische Eisenbahn,** Submission auf Maurerarbeiten. — **Fehlende etc. Güter** der Sächsisch-östlichen Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn, Kgl. Preuss. Ostbahn und Kurf. Friedr. Wilh. Nordbahn. **Einnahmen** der Hannoverschen, Wilhelms, Neisse-Brieger, und Oberschlesischen Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Die richtige Fragstellung bezüglich der Einführung eines deutschen Masses und eine Beantwortung.*

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat der Feststellung eines gemeinsamen deutschen Masses seine Thätigkeit ebenfalls zugewandt und wenn er zur Zeit unter seinen 62 Mitgliedern keine grössere Einigkeit erzielt hat, als der Bund unter seinen 35, so glaubt er sich doch mit der Hoffnung schmeicheln zu dürfen, schneller damit zu Stande zu kommen, als dieser. Ob die Einheit im Verein bei der Verschiedenheit in allen übrigen Lebensverhältnissen ein erheblicher Gewinn zu nennen sein würde und ob man nicht vielleicht sogar beklagen müsste, neben so und so viel deutschen Massen noch Eins mehr zu erhalten, das bleibe dahingestellt; jedenfalls wäre aber der Nachtheil gewiss, wenn der Verein ein Mass annehmen sollte, welches künftig vom Bunde nicht zum allgemeinen deutschen Mass erhoben würde. Die Möglichkeit, dass es so kommen werde, ist aber gegeben, nachdem, wie kürzlich in öffentlichen Blättern zu lesen gewesen ist, Preussen den Vorschlag auf Annahme eines näher bezeichneten Fussmasses beim Bundestag eingebracht hat, während sich dagegen die Mehrzahl der Verwaltungen des Eisenbahnvereins in der letzten Generalversammlung für den Meter begeisterte.

Ist also das letzte Wort noch nicht gesprochen, so ist es erlaubt, auch Eins mitzureden und gegenwärtige Zeitschrift eignet sich in mehr als einer Beziehung, ein solches Wort aufzunehmen. Um die Sachlage klar zu machen, wird es aber nothwendig sein die Ansprüche sich zu vergegenwärtigen, welche man an ein Masssystem stellt und welche man in ein Wort zusammenfasst, indem man verlangt, es solle ein wissenschaftliches sein. Von einem solchen fordert man aber hauptsächlich, soweit es zu unserer Besprechung gehört:

dass seine Grundlage in der Natur bestimmt gegeben sei;

dass die verschiedenen Arten des Masses (einschliesslich des Gewichtes) von dem Grundmass in einfachster, rechnerisch am leichtesten zu behandelnder Weise abgeleitet werden;

dass ebenso die Mehrheits- und die Theilmassgrössen zu den Masseinheiten in gleichmässigem, für die Rechnung als zweckmässigstes erkanntem Verhältnisse stehen und

dass ein Muttermass in sorgfältigster und unbegrenzte Dauer verbürgender Weise, nicht minder so hergestellt und aufbewahrt werde, dass von demselben soweit möglich genaueste Copien genommen werden können.

Diese Erfordernisse findet man unter den bestehenden Masssystemen am weitesten im französischen Metersystem durchgeführt, indem der Meter ein runder Theil des Erdumfangs ist, sodann von dieser Längeneinheit die Flächen-, Körper und Hohlmasse, sowie, unter Hereinziehung des Wassers, das Gewicht abgeleitet werden und zwar stets von Grössen, die zum Grundmass in einfachsten decimalen Verhältnissen stehen, indem ferner die Mehrheits- und die Theilgrössen der Längen-, Flächen-, Körper- und Hohlmass- sowie der Gewichtseinheiten ebenfalls Verzehnfachungen und beziehentlich Zehntheilungen dieser Einheiten sind, und indem endlich das in Paris aufbewahrte Muttermass (étalon) seiner Zeit unter Anwendung aller wissenschaftlichen und technischen Hülfsmittel gefertigt wurde.

Das Werthvollste am Metersystem ist jedenfalls die decimale Ableitung der einzelnen Massarten von Einer Einheit und die decimale Vervielfältigung und Zerstückelung der verschiedenen Masseinheiten bei Herstellung von Mehrheits- und Theilgrössen. In diesen Beziehungen steht das Metersystem einzig da und wir können dasselbe, da nun einmal unser Zahlensystem das decimale und nicht, wie in mancher Hinsicht bequemer wäre, das duodecimale ist, hierin nicht überbieten wollen; selbst diejenigen Sachkenner, welche sich in verschiedenen Ländern nicht für Einführung des Metersystems ausgesprochen haben, sind dennoch in der Mehrheit von der überwiegenden Zweckmässigkeit eines Decimalmasssystems durchdrungen.

Anders dagegen sieht es schon mit der Zweckmässigkeit des Muttermasses aus: die Wissenschaft hat seit der Zeit, zu welcher das pariser gefertigt wurde, Fortschritte gemacht, welche namentlich die Herstellung eines, die sorgfältigere Copieabnahme zulassenden Muttermasses gestatten. Wenden wir uns jedoch, ohne bei diesem, wohl am leichtesten ins Gewicht fallenden Umstande uns länger aufzuhalten, gleich zu der Aufstellung des Grundmasses selbst, so können wir uns nicht verhehlen, dass diese der wunde Fleck des Metersystems ist; vom wissenschaftlichen Standpunct aus erscheint dasselbe eine eherne Bildsäule auf thönernen Füssen. Die Wissenschaftlichkeit des Systems geht nicht zurück — so a posteriori müssen wir die Sache betrachten — bis auf die Grundlage und zwar in doppelter Beziehung: das Grundmass ist falsch und es ist selber keine decimal abgeleitete Grösse.

Obwohl diese Vorwürfe alte und von den Anhängern des Metersystems als unwesentlich zurückgewiesene sind, so müssen wir doch, um das Folgende daran zu knüpfen, das Bekannte noch einmal betrachten.

Der Meter ist von seinen Begründern als der zehnmillionte Theil des Erdquadranten unter dem Meridian von Paris bezeichnet worden, allein spätere Gelehrte, namentlich Puissant und Bessel, haben nachgewiesen, dass bei den Berechnungen Fehler vorgekommen sind und bei einer mittleren Fehlermöglichkeit von $\pm$ 498,$_{23}$ Meter der Erdquadrant vielmehr zu 10,000,855,$_{76}$ Meter hätte angenommen werden sollen. Gering ist diese Abweichung allerdings; allein hier, wo es sich um eine mit allen Mitteln der Wissenschaft festzustellende Grösse handelt, wo die Vertheidiger des Metersystems eben dessen Wissenschaftlichkeit als Feldgeschrei nehmen, muss dennoch rundweg ent-

* Nachstehender Aufsatz ist uns von einem Directions-Mitgliede einer Vereins-Bahn mit der Bitte zugegangen, denselben zum Zweck weiterer Erörterung noch zeitig vor der General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zum Abdruck zu bringen.

gegengehalten werden: Zahlen sind unerbittlich! Der Meter ist falsch! Ja, die Grösse, welche er eigentlich haben sollte, ist nach den vorhandenen Unterlagen auch nur näher, niemals aber richtig anzugeben. Nicht genug: die Unterlage, eine Reihe von Gradmessungen, ist auch ein so schwieriges Unternehmen, dass die gesuchte Grösse wohl nie genau gefunden werden kann.

Schlimmer noch, als mit diesem Vermessungsfehler, sieht es aber mit der Ableitung des Meters vom Erdquadranten aus. Es ist dieselbe ein französischer Taschenspielerstreich, um die Welt glauben zu machen, das Metersystem sei ein durchgeführtes Decimalsystem; schärfer ins Gesicht gesehen, ist aber eine Vier zwischen die Zehnen eingeschmuggelt worden; denn da der Erdquadrant keine in der Natur abgegrenzte Grösse ist, so hätte, wenn das Grundmass ein Naturmass sein sollte, ehrlicherweise der Erdumfang als die Grundlage des Systems hingestellt werden müssen (wie denn auch in der That bei Bestimmung der Länge des Quadranten Messungen von Breitengraden auf beiden Halbkugeln benutzt worden sind), welchenfalls aber freilich der Meter als der vierzigmillionte Theil erschienen, der blendende Schein der reinen Decimalität (um diesen Ausdruck zu gebrauchen) folglich zerstört worden wäre.

Sagt nun aber der strenge Gelehrte: die Empfehlung des Metersystems als eines wissenschaftlichen beruhe auf einem Trugschluss und sei daher nicht zu beachten; sagt ferner der in seiner Nationalität sich fühlende Nichtfranzose: es sei Ehrensache einer grossen Nation, sich von einer andern nicht Sand in die Augen streuen zu lassen; sagt endlich der Gewerb- und Handeltreibende: die Grössen des Metersystems stünden den einheimischen Massgrössen zu fern und seien daher unbequem, sowie sonst den Bedürfnissen des Verkehrs nicht entsprechend — so kommt doch eine vermittelnde, gelehrt-practische Classe von Leuten, welche die Berufung auf die Nationalehre in solcher Angelegenheit als nicht zeitgemäss ablehnend, sagt: das Metersystem ist von den bestehenden Masssystemen das am meisten wissenschaftliche und die Unbequemlichkeiten bei Annahme eines fremdartigen Systems werden mehr als ausgeglichen, wenn dadurch ein Schritt näher zu der Einführung eines allgemein gültigen Masses gethan wird. Diejenigen, welche mit dem meisten Nachdruck so sprechen, sind Männer, welche einerseits auf höhern technischen Anstalten gebildet wurden und dort die Lehre von der Vortrefflichkeit des Metersystems empfingen und über diese Ueberlieferung hinauszugehen keinen Anlass hatten, andererseits aber in die Praxis eingetreten oder doch für die Praxis wirkend das Bedürfniss empfanden, nicht mit vielerlei Massen handthieren zu müssen und dabei übrigens die Befähigung und Musse besitzen, jedes gegebene Mass sich leicht anzueignen, so dass sie nicht, wie der Kaufmann und Handwerker, von dem Umsturz geläufiger Berechnungen empfindlich betroffen werden.

Die Empfehlung von Seiten dieser Männer hat unstreitig ihre Berechtigung, die Frage ist nur, ob sie vorzugsweise zu hören sind, und inwieweit ihre Empfehlung auf richtigen Voraussetzungen beruht. Kurz, um gleich auf die Fragstellung, nach welcher wir suchen, loszugehen, so darf sie nicht lauten: sollen wir das Metersystem als das einzig wissenschaftliche annehmen? sondern vielmehr:

sollen wir das Metersystem annehmen, weil es Aussicht auf allgemeine Verbreitung hat?

Zur Zeit wird die Verbreitung des Meters und seiner Ableitungen von der Verbreitung anderer Masse, und zwar zum Theil von Massen der gewerbthätigsten Völker noch weit übertroffen, und wie schon dieser Umstand die allgemeine Annahme des Metersystems zweifelhaft erscheinen lassen muss, so wird dieser Zweifel noch dadurch verstärkt und bestätigt, dass seit der Begründung des Metersystems andere Grossstaaten ihre Masse neu festgestellt haben, ohne jenes System sich anzueignen, und dass auch, wo es ausserhalb Frankreichs gilt, die Einführung sich noch von der napoleonischen Gewaltherrschaft herschreibt. Sehr denkbar ist es daher, dass andere Staaten auch künftighin nur die inneren Vorzüge des Metersystems, namentlich die Zehntheilung, auf ihre Masse übertragen und ihr Grundmass, sowie die Gewichtseinheit mit grösstmöglicher Genauigkeit bestimmen, herstellen und niederlegen, im Uebrigen aber dabei Beruhigung fassen, dass der scheinbare Vorzug der wissenschaftlichen Grundlage durch den wirklichen Vorzug des Anschlusses an das bei ihnen Bestehende in günstigster Weise ausgeglichen werde.

Zwar hat man in England, obwohl dort auch erst seit Begründung des Metersystems das Reichsmass gesetzlich aufgestellt worden ist, unlängst einmal den Anlauf genommen für jenes System zu agitiren, allein der Versuch scheint im Sande verlaufen zu sein; dieses System stösst dort auf zu verschiedene Bedenken.

Dagegen ist in England bei der gesetzlichen Feststellung der Reichsmasse die Annahme des Secundenpendels als Grundmass in Frage gekommen und nicht nur dort, sondern auch anderwärts, z. B. in Preussen und Russland, insoweit als Grundlage des Masssystems angenommen worden, als die Grösse der Längeneinheit nach der Länge des Secundenpendels bestimmt worden ist. Irren wir nicht, so hat auch die jüngst vom Bundestag niedergesetzt gewesene Commission Sachverständiger die Bestimmung des von ihr als Grundmass vorgeschlagenen Meters nach dem Secundenpendel für zweckmässig erachtet. Jedenfalls ist die vorzugsweise Brauchbarkeit des Pendels zur Feststellung eines Längenmasses seit 200 Jahren immer allgemeiner anerkannt worden und es lässt sich nicht verkennen, dass die Bestimmung seiner Länge, wenn auch schwierig, so doch weniger schwierig ist, als die Aufsuchung eines vom Erdumfang abzuleitenden Grundmasses und dass es vor einem solchen den Vorzug hat, sofort selbst die Masseinheit zu sein, während diese dort stets nur ein aliquoter Theil sein kann.

Allein, abgesehen davon, dass seine Länge von der des Meters wenig abweicht und gegen das Secundenpendel daher alle die Bedenken geltend zu machen sind, welche gegen die Länge des Meters in practischer Hinsicht erhoben werden, so theilt es den Hauptfehler mit dem Meter, dass seine Begründung nicht rein wissenschaftlich ist; denn die Zeiteinheit der Secunde, durch welche seine Länge bedingt ist, ist eine so willkürliche Grösse, wie irgend eine.

Indessen ist es unrecht durch die gegen die Annahme des Secundenpendels als Massgrundlage geltend zu machenden Bedenken sich sogleich bestimmen zu lassen, das Pendel, nachdem es als Massgrundlage besonders geeignet erkannt worden ist, kurzweg für diesen Zweck zu verwerfen, anstatt die Frage weiter zu verfolgen, ob dasselbe nicht mit den Forderungen der Wissenschaft in Einklang zu bringen und dadurch ein Grundmass sammt Masssystem aufzustellen ist, welches seiner durchgehenden Wissenschaftlichkeit wegen Anspruch auf weiteste Verbreitung zu machen berechtigt ist.

Wenden wir dieser Frage unsere Aufmerksamkeit zu, so ergiebt sich sofort, dass zwar die Secunde eine willkürliche Theilgrösse ist, die Grösse aber, von welcher sie ein Theil ist, nämlich der mittlere Zeittag, als eine unwandelbar feste Grösse sich darstellt. Haben wir nun ferner oben anzuerkennen gehabt, dass die Vervielfachungen und Zertheilungen der Masseinheit vom wissenschaftlichen Standpuncte aus decimale sein müssen, so ergiebt sich ferner, dass

ein Pendel, welches mit einer Schwingung einen decimalen Theil des Tages ausfüllt, allen Forderungen der Wissenschaft an ein Grundmass entspricht.

Den wievielsten Tagestheil eine Schwingung des massbestimmenden Pendels ausfüllen soll, ist im Wesentlichen gleichgültig, da alle Pendel, welche an einem Tage eine durch Zehn aufgehende Anzahl von Schwingungen zurücklegen, auch in einem durch Zehn theilbaren Verhältniss zu einander stehen, so dass also die Längen aller dieser Pendel durch die zehntheiligen Mehrheits- oder beziehentlich Theilgrössen der Längeneinheit ausgedrückt würden, dafern nur Eins derselben die Längeneinheit selbst vorstellt. Eine andere Frage ist aber, welche Pendellänge am zweckmässigsten als Masseinheit aufzustellen ist.

Nun würde ein Pendel, welches an einem Tage einmillionmal schwingt, so ausserordentlich klein sein ($3_{,29}$ par. Linien), dass es sich der Beobachtung geradezu entzöge und, wenn auch durch Berechnung festzustellen, dennoch zu klein für eine zweckmässige Längeneinheit sein würde. Dagegen würde wiederum ein täglich nur zehntausendmal schwingendes Pendel zur Anstellung von Versuchen ebenso zu gross sein ($228_{,29}$ par. Fuss), wie zu einer handlichen Längeneinheit. Demnach bleibt nur noch das in der Mitte liegende täglich 100,000 Schwingungen machende Pendel — welches wir Decimalpendel nennen wollen — als Längeneinheit und Grundmass übrig.

Nehmen wir das Secundenpendel auf den 45. Breitengrad, die Meereshöhe, den luftleeren Raum und 0° Wärme zurückgeführt zu $0_{,993,534,239}$ Meter an, so ist

1 Decimalpendel = $0_{,741,869}$ Meter.

Es giebt dies also eine Länge, welche nicht dem Fussmasse, sondern mehr dem Ellenmasse entspricht. Die bisherigen Vorschläge, insoweit sie nicht auf unbedingte Annahme des Meters gerichtet waren, gingen zwar meistentheils auf Einführung eines allgemeinen Fussmasses hinaus, allein das Ellenmass ist ein ebenso verbreitetes und die Abweichungen unter den Ellen der verschiedenen Staaten sind in der That nicht grösser, als unter den verschiedenen Fussen. Das Decimalpendel als Längeneinheit — die Decimalpendelelle — gewährt aber bei Messung beweglicher Gegenstände den Vortheil, dass sie ungefähr die Länge eines Armes ist, und bei Messung von Strecken den Vortheil, dass sie mit einem einfachen (Scheiben-) Schritt gerade gemessen werden kann, wodurch ausgeglichen wird, dass die Längeneinheit kein Fussmass ist.

Zur Annahme als allgemeines deutsches Mass empfiehlt sich aber die Decimalpendelelle aus zwei Gründen ganz besonders. Erstens bildet sie ein Mittelglied zwischen den grossen Ellen Oesterreichs und Bayerns einer-, und den kleineren Preussens, Sachsens, Hannovers, Württembergs, Badens, Hessens etc. andererseits; denn es ist

1 Decimalpendelelle =

$0_{,952}$	Wiener	Elle.
$0_{,887}$	Bayerische	
$1_{,108}$	Berliner	
$1_{,309}$	Dresdner	
$1_{,270}$	Hannöversche	
$1_{,208}$	Württembergische	
$1_{,236}$	Badische, Hessen-Darmstädtische und Schweizerische	

(Am nächsten kommt sie dem russischen Arschin und dem griechischen grossen Pik.

Zweitens empfiehlt sich aber die Decimalpendelelle dadurch, dass ihr Zehntausendfaches beinahe Eins ist mit der deutschen oder geogra-

phischen Meile, die nicht nur das gemeinsame Mass in der Erdkunde und Statistik, sondern auch durch Staatsverträge für den Oesterreichisch-Deutschen Postverein und den Oesterreichisch-Deutschen Telegraphenverein als gemeinschaftliches Mass angenommen ist. 1 Decimalpendelmeile ist gleich 7416,$_7$ Meter und die deutsche Meile hält — je nachdem sie nach dem Meridian-, dem mittleren oder dem Aequatorialumfang der Erde bestimmt wird — 7408,$_{04}$ oder 7414,$_{18}$ oder 7420,$_{83}$ Meter. (Letztere Angabe hat, nach Bessel, auch v. Humboldt im Kosmos). Bei diesem geringen Unterschied würden z. B. die geographischen Meilen auf Landkarten ohne Weiteres als Decimalpendelmeilen angenommen werden können; übrigens sind die Bayerische Meile (=7415,$_0$ M.) die Hannoversche und Braunschweigische (7419,$_2$M.) sowie die Dänische, Holsteinische und Lauenburgische (7426,$_9$ M.) ebenfalls so gut wie gleich gross mit der Decimalpendelmeile.

Betrachten wir die Decimalpendelelle und die von ihr decimal abzuleitenden Grössen in der Flächengestaltung, so ist es namentlich das Feldmass, welches Aufmerksamkeit verdient. Indessen ist auch hier dermalen die Verschiedenheit in Deutschland so gross, dass man es nur als einen Vorzug des Decimalpendelfeldmasses ansehen kann, dass es zwischen grösseren und kleineren inneliegt. Stellen wir nämlich als Flächenmasseinheit die Quadratdecimalpendelelle auf und das Zehntausendfache davon als Feldmass (also eine Fläche von 100 Decimalpendelellen im Geviert) so ist dieser gleich

0,$_{956}$ Oesterreichische Joch,
2,$_{155}$ Preussische Morgen,
1,$_{615}$ Bayerische Jauchert,
0,$_{993}$ Sächsische Acker,
2,$_{099}$ Hannoversche Morgen,
1,$_{746}$ Württembergische Jauchert,
1,$_{528}$ Badische Morgen,
1,$_{528}$ Schweizerische Jauchert,
2,$_{200}$ Hessen-Darmstädtische Morgen etc. etc. etc.

(Dieses von der Decimalpendelelle abgeleitete Feldmass würde fast genau 1 russ. Dessätine sein).

In Bezug auf die von der Decimalpendelelle abzuleitenden Körpermasse (einschliesslich der Hohlmasse) enthalten wir uns einer Vergleichung; denn hier ist die Verschiedenheit sogar in den einzelnen Ländern selbst sehr gross, je nachdem es sich um wissenschaftliche und technische Körper- und Massenberechnungen, um Holzmasse, um Flüssigkeitsmasse oder um Fruchtmasse handelt. Auch würde es hier zu weit führen, in dieser Beziehung für ein auf das Decimalpendel etwa zu gründendes Masssystem Vorschläge zu machen, und nur das sei bemerkt, dass 1 Kubikdecimalpendelelle = 0,$_{408}$ Kubikmeter oder 407,$_{973}$ Liter sein und den grösstvorkommenden Flüssigkeitsmassen sich nähern, der Kubus von $^1/_{10}$ Decimalpendelelle dagegen den kleinsten Flüssigkeits- und Fruchtmassen entsprechen würde, während die zwischenliegenden Grössen mit den meist üblichen Getreide- und Holzmassen thunlich in Einklang gebracht werden müssten.

Der Uebergang von den Raummassen zum Gewicht endlich ist im Metersystem bekanntlich dadurch vermittelt, dass ein Kubikcentimeter geläutertes Wasser im Zustande höchster Dichtigkeit die Gewichts-Einheit bildet. Eine vollständig zuverlässige Bestimmung der Gewichtseinheit kann hieraus nicht abgeleitet werden und jeder neue Versuch, auf diesem Wege die Gewichtseinheit zu bestimmen, liefert ein anderes Ergebniss. Noch mehr: wie schon eine völlig genaue Copie des Muttermasses der Längeneinheit nicht möglich ist, so ist noch viel weniger eine solche vom Muttergewichte zu nehmen und jede Copie führt daher wieder zu neuen Abweichungen. Indessen wird ein Uebergang vom Raum- zum Lastmass nicht besser herzustellen sein. Einfacher wäre er allerdings, wenn man ihn anstatt durch Vermittlung von Wasser vielmehr durch Vermittlung von Gold oder Silber bildete, weil dann das Muttergewicht gleich im gewählten Metalle gefertigt werden könnte und weil ferner Eins dieser Metalle bei etwa einmal irgendwo beabsichtigtem Uebergange vom Gewicht zum Münzfuss wieder erscheinen würde, die Hereinziehung des Wassers also nur eine Verweitläuftigung des Masssystems ist. Allein Gold und Silber bieten noch geringere Gewähr für Gleichmässigkeit bei Feststellung der Gewichtseinheit, und wir ziehen daher vor, ohne Weiteres hier zu untersuchen, welche Gewichtseinheit sich von der Decimalpendelelle nach dem Vorgange des Metersystems ableiten lässt.

Die Französische Gewichtseinheit des Gramme ist so klein, dass sie im gewöhnlichen Verkehr nur in der Vervielfachung vorkommt. Der Grund, dass man diese kleine Einheit aufstellte, mag wohl weniger der gewesen sein, dass man darin eine Grösse ähnlich dem Holländischen As fand, welches früher nicht nur bei Verwiegung edler Metalle, sondern auch als allgemein bekanntes Normalgewicht zu Bestimmung der Gewichtsgrössen der verschiedenen Länder und Städte benutzt wurde, als vielmehr der, dass man bei Feststellung einer grösseren Gewichtseinheit mit der Benennung ins Gedränge gekommen sein würde; denn wie diejenige Theilgrösse des Gramme, welche nach der Französischen Massbenennungsweise als die kleinste bezeichnet werden kann, das Milligramme, auch das geringste noch bestimmbare Gewicht angiebt, so würde, wenn die Gewichtseinheit ein Kubikdecimeter Wasser (anstatt ein Kubikcentimeter) wäre, die durch die Vorsetzsylbe myria — zu bezeichnende Mehrheitsgrösse eine im Verkehr gar nicht vorkommende Gewichtsgrösse ausdrücken.

Wollten wir nun im Decimalpendelmasssystem die Gewichtseinheit einfach durch eine Decimalpendelelle Wasser bestimmen, so würden wir ein Gewicht erhalten, welches im Verkehr nur bei Schiffsladungen als benannte Grösse vorkommen könnte, während das Gewicht einer Wassermenge von $^1/_{1000}$ Kubikdecimalpendelelle (also von einem Würfel, dessen Seiten je $^1/_{10}$ Decimalpendelelle lang ist) eine Einheit giebt, welche dem nicht nur in Europa und America, sondern auch im grössten Theil Asiens mit verhältnissmässig geringer Verschiedenheit gebräuchlichen Pfund sehr nahe kommt, den bis vor Kurzem in Deutschland geltenden Pfunden aber näher kam, als dem jetzigen Zollpfunde; denn, in vorgedachter Weise bestimmt, ist

1 Decimalpendelpfund = 407,$_{973}$ Grammes = 0,$_{815}$ Zollpfund.

(Auch dieses Gewicht ist merkwürdigerweise wieder dem Russischen nahezu gleich, nämlich 1 Decimalpendelpfund = 0,$_{996}$ Russ. Pfd.)

Doch hier wollen wir uns Halt gebieten! Noch sehr viel wäre zu sagen über die Vorzüge des hier empfohlenen Decimalpendelmasssystems, über vortheilhafte Einrichtungen bei seiner Ausführung etc., aber jenes würde für dieses Blatt zu weit führen und dieses jetzt noch zu früh kommen. Zuvörderst wollen wir die Ueberzeugung wecken, dass dieses System an strenger Wissenschaftlichkeit alle, welche bisher vorgeschlagen worden sind, übertrifft, und dass nach jetziger Einsicht ein in dieser Hinsicht vorzüglicheres nicht wird vorgeschlagen werden können, dass es aber auch der Verkehrswelt in einer Weise Genüge thut, wie sie von einem wissenschaftlich durchgeführten Mass nicht vollständiger erwartet werden kann. Ob dies nicht ein Grund ist, sich ihm geneigt zu erweisen und zum mindesten es eingehend zu prüfen und seine Annahme in Erwägung zu ziehen, das sei der öffentlichen Meinung hiermit anheimgestellt.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Motive zum Gesetzentwurf wegen des Baues einer Eisenbahn von Kohlfurt und Görlitz über Hirschberg nach Waldenburg, sowie einer directen Eisenbahn von Küstrin nach Berlin. Berlin, 23. Juni. Der Gesetzentwurf wegen des Baues einer Eisenbahn von Kohlfurt und Görlitz über Hirschberg nach Waldenburg, sowie einer directen Eisenbahn von Küstrin nach Berlin, (s. Nr. 52. S. 514) will die Ausführung dieser Bauten für Rechnung des Staates; die veranschlagte Summe von 17 Millionen soll durch eine Anleihe beschafft werden, deren Verzinsung und Tilgung (mindestens mit 1 Procent) aus den etatsmässigen Mitteln der Staats-Eisenbahn-Verwaltung zu entnehmen ist. In den Motiven ist Folgendes ausgeführt:

„Das Preussische Eisenbahnnetz hat sich von 4$^1/_2$ Meilen im Jahre 1838 auf 769 Meilen (im Jahre 1860) erweitert; das darin angelegte Anlage-Capital hat sich von 2 Millionen auf rund 369 Millionen Thlr. gesteigert. Ende 1861 besass Preussen 790 Meilen im Betriebe befindlicher Eisenbahnen, mit einem Anlage-Capital von rund 409 Millionen. Seitdem sind weiter eröffnet worden: 8$^1/_2$ Meilen der Deutz-Giessener und 8,$_{20}$ Meilen der Witten-Duisburger Bahn, mit zusammen 10 Mill. Thlr. Anlage-Capital. Im Bau begriffen sind verschiedene Strecken in einer Gesammtlänge von 52,$_{74}$ Meilen und einem ungefähren Anlage-Capital von 28$^1/_2$ Million Thlr. (darunter die Vorpommer'sche Bahn 30$^1/_2$ Meilen, Altenbecken-Holzminden 6$^2/_3$ Meilen). „Nach ihrer Fertigstellung wird das Preussische Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von insgesammt 860 Meilen mit rund 447$^1/_2$ Millionen Anlage-Capital erhalten haben. Es kommen dann etwa 0,$_{17}$ Meilen Eisenbahn auf eine Quadratmeile und resp. 4,$_{65}$ Meilen auf je 100,000 Seelen.“ Indess auch so kann Preussen noch keinen Vergleich mit England und Belgien, von denen jenes Ende 1859 bereits 2271, Ende 1860 2325, Ende 1861 etwa 2437 Millionen Thlr. auf Eisenbahnen verwendet hatte, aushalten, und auch von anderen Nachbarn, namentlich Frankreich, Bayern, Hannover, Sachsen, Württemberg steht es in Gefahr überflügelt zu werden. In Frankreich wird sich das Eisenbahnnetz bald auf 2171 Meilen mit mindestens 1885 Millionen Thlr., in Bayern auf 297 Meilen mit 137 Millionen Thlr. Anlage-Capital, in Sachsen auf 124 Meilen mit 67 Millionen Thlr. Anlage-Capital, in Hannover auf 123 Meilen mit 52 Mill. Thlr. Anlage-Capital, lediglich für Staatsbahnen, in Württemberg, desgleichen auf 86 Meilen mit 51 Millionen Thlr. Anlage-Capital belaufen.

Zahllose Projecte zu neuen Eisenbahnen werden denn auch bei uns ventilirt, darunter solche, denen „mehr oder minder eine grosse Gemeinnützigkeit nicht abzusprechen ist.“ Dahin gehören z. B. „das Project einer Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Cassel, die Schlesische Gebirgsbahn mit Anschlüssen an das Oesterreichische Eisenbahnnetz, eine Bahn durch die Lausitz, die Fortführung der

*

Hinterpommer'schen Bahn bis zur Ostbahn, die directe Bahn von Küstrin nach Berlin, die Projecte einer Eisenbahn von Königsberg nach Pillau, von Danzig nach Neufahrwasser, von Insterburg nach Tilsit und Memel, einer Bahn nach Swinemünde, einer solchen von Stralsund nach Rostock, von Pasewalk zur Mecklenburgischen Grenze, ferner eine Bahn von Königsberg über Bartenstein nach Lötzen, von Göttingen über Mühlhausen nach Gotha, von Breslau auf dem rechten Oder-Ufer nach Oberschlesien, von Frankenstein über Neisse nach Leobschütz, von Rheine oder Emsdetten resp. Münster nach Enschede, von Posen direct nach Bromberg, von Herford und Minden nach dem Jahde-Busen etc. Allein die hier aufgeführten Projecte würden bei einer Länge von etwa 314 Meilen ein Anlage-Capital von überschläglich 155 Millionen Thlr. erfordern.

Unter den wichtigsten stehen voran die Linien von Halle über Nordhausen nach Cassel, von Kohlfurt und Görlitz nach Waldenburg mit Fortsetzungen von Landeshut zur Landesgrenze bei Liebau und über Glatz zur Landesgrenze bei Mittelwalde zum Anschluss an die Pardubitz-Reichenberger resp. an die Prag-Wiener Bahn, sowie directe Bahn von Berlin nach Küstrin. „Besondere Gründe haben es zweckmässig erscheinen lassen, wegen Ausführung der erstgedachten Bahn durch eine Privat-Gesellschaft unter Gewährung einer Zins-Garantie Verhandlungen einzuleiten, nach deren Abschluss der Landesvertretung eine entsprechende Vorlage unverzüglich unterbreitet werden wird.

1) Die Bahn Kohlfurt-Görlitz-Waldenburg, welche die Niederschlesischen Gebirgskreise aufschliessen und eine bessere Verbindung mit dem Waldenburger Kohlenreviere herstellen soll, ist längst von der Provinz Schlesien gewünscht, auch unterm 14. Februar 1855 landesherrlich für zulässig und gemeinnützig erklärt; die Vorarbeiten sind auf Kosten des Staates gemacht. Ein Privatcomité hat dauernden Erfolg nicht gehabt. Ursprünglich nur von localer Bedeutung, hat das in Rede stehende Project, „seitdem daran auf der einen Seite die Fortsetzung von Waldenburg über Glatz zur Landesgrenze, zum Anschluss an die Prag-Wiener Bahn in der Gegend von Wildenschwerdt, und von Landeshut zur Landesgrenze bei Liebau zum Anschluss an die Schwadowitz-Josephstädter Eisenbahn, sowie endlich auf der andern Seite die Durchführung der Gebirgsbahn bis zum Knotenpuncte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Kohlfurt, behufs Herstellung einer besseren Verbindung des Gebirges mit Berlin, den Provinzen Posen und Preussen geknüpft worden ist," den Character einer grossen internationalen Verkehrsstrasse gewonnen. Durch den Anschluss bei Wildenschwerdt wird die Grafschaft Glatz aufgeschlossen, diese Festung in das Eisenbahnnetz gezogen und ein neuer, mindestens um 7 Meilen abgekürzter Weg zwischen Berlin und Wien eröffnet, sowie durch den Anschluss bei Schwadowitz der bisherige 19 Meilen lange unerträgliche Umweg für den Verkehr zwischen Breslau und Prag auf der seither kürzesten Route über Görlitz und Dresden beseitigt und damit zugleich ein vortrefflicher Anschluss an die Bahn von Prag über Pilsen nach Nürnberg bewerkstelligt. Das Unternehmen in seiner ganzen Ausdehnung würde etwa 35 Meilen lang werden und einen Kostenaufwand von circa 21 Millionen Thlr. erfordern. Sofern es, was noch der Erwägung unterliegt, vorzuziehen sein möchte, die Abzweigung über Landeshut nach der Landesgrenze als Fortsetzung einer von Freiburg aus direct nach Landeshut zu erbauenden Bahn, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft zu überlassen, so würde aus dem für Staatsrechnung herzustellenden Unternehmen der Gebirgsbahn die Freiburg-Landeshut-Liebauer Zweigbahn ausfallen. Ueber die Anschlüsse an das Oesterreichische Eisenbahnnetz ist mit der Regierung des Kaiserstaats seit längerer Zeit verhandelt worden." Vorwiegend militärische Bedenken haben bisher den Abschluss der Verhandlungen verhindert, doch wird ein günstiger Erfolg mit Zuversicht gehofft. Als erste Section des grossen Unternehmens will die Regierung die Strecke bis Waldenburg schon jetzt in Angriff nehmen, da dieselbe „einen stark bevölkerten, von Nothständen oft heimgesuchten Landstrich aufschliesst und den Kohlen-Reichthum Niederschlesiens den gewerbereichen Kreisen des Gebirges zugänglich macht; sie würde, von Kohlfurt und resp. Görlitz über Hirschberg und Landeshut nach Waldenburg führend, dem Verkehre der Niederschlesischen Gruben- und Industriebezirke nach Berlin und Sachsen sehr zu Statten kommen und die schlesischen Bäder, wie die landschaftlichen Schönheiten des Riesengebirges dem Publicum zugänglicher machen. Wiederholt hat diese Auffassung auch im Schoose der Landesvertretung Ausdruck gefunden." — „Der Kostenaufwand für die $19{,}_{17}$ Meilen lange Bahn würde sich nach dem vorliegenden Anschlage, ausschliesslich des Werthes für den erforderlichen Grund und Boden, dessen unentgeldliche Hergabe von den betheiligten Kreisen und Gemeinden gefordert werden muss, und einschliesslich der Anschluss-Bahn an die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn bei Altwasser auf 11,400,000 Thlr., d. i. 578,670 Thlr. pro Meile belaufen." Für die Rentabilität sind gute Aussichten. — Die Bahn als Staatsbahn zu bauen, empfiehlt sich aus triftigen Gründen; „von bestehenden Privatgesellschaften würde nach Lage der Verhältnisse überhaupt einzig die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft, welche übrigens keine Neigung gezeigt hat, in Betracht kommen können; ihr Interesse führt sie nicht dahin, ihr Unternehmen in solcher Weise auszudehnen, da die Gebirgsbahn ihr in mancher Beziehung Concurrenz machen wird und eine natürliche Fortsetzung des Breslau-Schweidnitz-Freiburger Unternehmens vielmehr in ganz anderen Richtungen, nach Neisse und nach Böhmen, zu geschehen hätte. Unter den obwaltenden Verhältnissen empfiehlt es sich nicht, die Ausführung der Bahn durch eine neu zu bildende Gesellschaft zu bewirken. Das Unternehmen würde zur Zeit ohne alle Zinsgarantie des Staats nicht zu Stande kommen. Ist aber eine solche erforderlich, so thut der Staat schon aus finanziellen Gründen bei der heutigen Lage des Geldmarkts der Regel nach besser, den Bau selbst auszuführen. Es kommt noch hinzu, dass das neue Unternehmen als eine naturgemässe Fortsetzung der Niederschlesisch-Märkischen Staatsbahn erscheint, dass es von der Verwaltung der letzteren mit dem geringsten Kostenaufwande gebaut und in Betrieb genommen werden kann, dass gerade zur Erreichung der an die neue Bahn geknüpften Zwecke grosser Werth darauf zu legen ist, dieselbe an den Vortheilen des niedrigen Tarifs und der reicheren Betriebs-Einrichtungen der Niederschlesisch-Märkischen Bahn unter einheitlicher Verwaltung Theil nehmen zu lassen, Vortheile, welche dem der Aushülfe bedürftigen Landestheile von einer, in erster Linie ihr Geldinteresse verfolgenden Privat-Gesellschaft nicht in solchem Masse zugänglich gemacht werden würden. Der Bau würde voraussichtlich drei volle Jahre in Anspruch nehmen, die Inangriffnahme aber nicht eher erfolgen, als bis die unentgeltliche Abtretung des erforderlichen Grund und Bodens genügend sicher gestellt sein wird."

2) Die directe Bahn von Küstrin nach Berlin ist vor sieben Jahren für spätere Zeiten vorbehalten, bis zum Eintritt des dringenden Bedürfnisses. Dieser Zeitpunct ist jetzt gekommen. Der massenhafte Verkehr, welcher sich insbesondere seit Jahresfrist auf der Niederschlesisch-Märkischen und Ostbahn entwickelt hat, und welcher durch die nunmehr erfolgte Eröffnung der Bahn bis Petersburg, wie durch die bevorstehende Inbetriebsetzung der Bahnstrecke von Thorn bis Warschau, so wie seiner Zeit durch die Schlesische Gebirgsbahn eine weitere beträchtliche Ausdehnung erfahren wird, lässt sich auf der Strecke Frankfurt-Berlin und auf dem gegenwärtigen Berliner Bahnhofe der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ohne Benachtheiligung des Publicums und ohne Gefährdung der Betriebssicherheit auf die Dauer nicht mehr bewältigen; schon im verwichenen Herbste waren Betriebsstokungen kaum noch zu vermeiden; tagelang mussten Züge ausserhalb des hiesigen Bahnhofes halten, weil derselbe sie nicht aufnehmen konnte. „Ueberdies fällt nach Herstellung der Anschlüsse an das Russische und Polnische Eisenbahnnetz der gegen 4 Meilen betragende Umweg über Frankfurt für den grossen Verkehr zwischen Osten und Westen immer mehr ins Gewicht. Dass der Staat, welcher die ganze Ostbahn von der Russischen und Polnischen Grenze bis nahe an die Hauptstadt bereits hergestellt hat, auch die westliche Schlussstrecke, fast den wichtigsten und rentabelsten Theil des ganzen Unternehmens, herzustellen berufen ist, bedarf keiner nähern Darlegung. In der hohen Rentabilität dieser Strecke — pro 1860 verzinsete sich das Anlagecapital der Strecke Creuz-Frankfurt bereits mit $5{,}_{92}$ Proc., — findet er zugleich in etwas einen Ersatz für die Verkehrs-Einbusse auf der Strecke Berlin-Frankfurt-Küstrin." — Der Kostenpunct der ungefähr 11 Meilen langen Bahn wird nach den vorliegenden genauen Anschlägen, einschliesslich des Bahnhofes in Berlin, jedoch ausschliesslich der auch hier Seitens der betreffenden Kreise und Gemeinden zu übernehmenden Grundentschädigung, die Summe von 5,600,000 Thlr. betragen. Die Meile wird demnach auf 509,091 Thlr. zu stehen kommen. Bis Friedrichsfelde ($^3/_4$ Meilen weit) würde die Bahn neben der Niederschlesisch-Märkischen herlaufen. Erhebliche Schwierigkeiten bietet die Bauausführung nicht. Die Bauzeit wird auf reichlich 2 Jahre anzunehmen, der Beginn des Baues aber von der geforderten unentgeltlichen Ueberweisung des Grund und Bodens auf der Strecke abhängig sein. — Für die beabsichtigte 17 Millionen Anleihe ist der Zinsfuss unter den jetzigen Verhältnissen auf 4 Procent anzunehmen. Da die Staatsbahnen für das verwichene Jahr nach Abzug der zur Verzinsung und Tilgung erforderlichen Summen (637,000 Thlr.) einen Netto-Ueberschuss von 1,036,593 Thlr. aufgebracht haben und die gesammte Staats-Eisenbahn-Verwaltung nach Deckung aller ihrer Verpflichtungen, insbesondere der Zinszuschüsse für die garantirten Privatbahnen, noch einen Ueberschuss von 900,065 Thlr. erzielt hat, so würde bei weiteren gleich günstigen Ergebnissen unter Hinzurechnung des für die Jahre 1862/63 auf jährlich 1 Million Thlr. angenommenen Zuschusses aus allgemeinen Staatsfonds ein Ueberschuss von rund 1,900,000 Thlr. zur Verfügung stehen, und es werden daher die etwa nöthigen Zuschüsse zur Verzinsung und Amortisation der neuen Anleihe aus den etatsmässigen Mitteln der Eisenbahn-Verwaltung zu decken sein, mit anderen Worten, einer Erhöhung des gegenwärtig schon auf eine Million ermässigten Zuschusses aus allgemeinen Staatsfonds wird es nicht bedürfen.

Halle-Nordhausen-Casseler Eisenbahn. (Uebernahme des Baues Seitens der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger-Eisenbahn-Gesellschaft). Die „B. A. Z." bringt über das Project einer Bahn von Halle über Nordhausen nach Cassel in einer Correspondenz aus Magdeburg mehrere Einzelheiten, weshalb wir dieselbe hier wörtlich wiedergeben: Nach dem von dem Ausschuss der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarten Abschluss hinsichtlich der Erbauung der Bahn von Halle über Nordhausen nach Cassel wird der Bau von der genannten Gesellschaft übernommen, aber vollständig getrennt verwaltet. Der Staat garan-

tirt für das vorläufig auf 15 Millionen Thlr. angenommene Capital 4% Zinsen; bei der Nothwendigkeit eines Zinszuschusses muss jene Gesellschaft $^1/_8$ des Zuschussbetrages decken, der Staat $^7/_8$. Wenn 10 Jahre lang ein Zinszuschuss nicht erforderlich ist, erlischt die Zinsgarantie. Die Bahn wird vorläufig mit einem Geleise angelegt; alle Fundamental-Arbeiten, Brücken etc. werden aber gleich für die Legung eines zweiten Gleises eingerichtet. Für den Fall der Erbauung einer Bahn von Halle über Delitzsch, Cottbus, Guben etc. wird der contrahirenden Bahn vor etwaigen Concurrenten unter gleichen Bedingungen das Vorrecht eingeräumt. Hinsichtlich der Tarifirung hat die Bahn nichts mit der Kurfürstlich Hessischen Regierung, sondern lediglich mit Preussen zu verhandeln. Bei der Actienzeichnung haben die Inhaber von Magdeburg-Leipziger Stammactien Ansprüche auf Actien der neuen Bahn. Auch fliesst bei einer Einnahme von über 5 % $^1/_3$ des Plus der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft, $^1/_3$ dem Staat und $^1/_3$ den Actionären der neu zu emittirenden Actien zu.

Project Cöln-Trier. (Aus dem Preussischen Abgeordneten Hause). Berlin, 27. Juni. In der heutigen Sitzung des Abgeordnetenhauses fand zunächst die Verlesung der Interpellation der Abgeordneten André und Hölzer an den Handelsminister statt. Sie lautet: „Hat die Königl. Staatsregierung noch die Absicht, das seit längerer Zeit bestehende Project einer Eisenbahn von Cöln nach Trier durch die Eifel zur Ausführung zu bringen? Eventuell, welches sind die Gründe, welche die Ausführung des Projects verzögern?“ — Der Abgeordnete André begründete dieselbe, indem er die Nothwendigkeit einer Eisenbahn von Cöln nach Trier durch die Eifel aus militärischen Rücksichten nachzuweisen suchte, sodann bemerkte, dass durch diese Bahn die Rentabilität der Saarbrücken-Trier'schen Bahn steigen werde, und schliesslich das hohe Interesse der Eifel an der projectirten Verbindung hervorhob. Der Herr Handelsminister erwiedert, die Regierung sei wie früher, so auch heute noch von der Wichtigkeit der Cöln-Trier'schen Bahn durch die Eifel überzeugt, bis jetzt habe aber keine der grossen rheinischen Gesellschaften eine Concession zum Bau nachgesucht und für den Bau auf Staatskosten fehlten noch die Vorbedingungen, wie z. B. die Verzichtung der Gemeinden auf Grundeigenthum, welches für die Bahn in Anspruch genommen wird. Die Regierung werde sich aber bemühen, diese Hindernisse zu beseitigen und hierauf definitive Beschlüsse fassen.

Baden-Bayerischer Staatsvertrag über die Heidelberg-Würzburger Bahn und die Rheinbrücke bei Mannheim. Aus dem Staatsvertrage mit Bayern über die Heidelberg-Würzburger Eisenbahn, welcher, sowie der Vertrag wegen Herstellung einer stehenden Rheinbrücke bei Mannheim, durch die am 28. Juni erfolgte Zustimmung auch der Ersten Kammer, nunmehr durch beide Kammern genehmigt ist, sind folgende Bestimmungen hervorzuheben: Der Betrieb der ganzen Bahn ist ein einheitlicher, und zu diesem Zwecke wird auch die auf Bayerischem Gebiet gelegene Strecke von der Landesgrenze bis Würzburg der Badischen Regierung zur Benutzung überlassen. Als Vergütung hierfür entrichtet Baden vorerst auf 20 Jahre an Bayern eine Rente von 4 Procent des auf diese Strecke aufgewendeten wirklichen Baucapitals. Beide Regierungen verpflichten sich, ihre Bahnabtheilungen binnen 4 Jahren zu vollenden, so dass die Eröffnung der ganzen Bahn längstens bis 1. März 1866 stattfinden kann. Mit Eröffnung der Bahn tritt als Ersatz für die Concurrenz, welche der Bayerischen Schifffahrt erwächst, zu Gunsten dieser letzteren eine Ermässigung des in Wertheim zu entrichtenden Mainzolles ein. Endlich übernimmt Baden die Herstellung der Erfthalstrasse von Hardheim bis zur Bayerischen Grenze, und Bayern verpflichtet sich, die Strasse von Walldürn bis Amorbach fortzusetzen.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Harzbahn. (Halberstadt-Thale). (Eröffnung.) Am 2. Juli um 7 Uhr Morgens bewegte sich der Festzug der Berlin-Magdeburger Eisenbahn nach Thale, in das Bodethal des Unterharzes. Zugegen waren u. A. auch die Herren Minister v. d. Heydt und v. Holzbrinck, die General- und Oberpostdirectoren Philippsborn und Schulze. In Magdeburg war von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft und dem Director Aue ein Frühstück auf dem Bahnhofe für die Gäste bereitet. In Halberstadt wurde der Zug von dem Bürgermeister der Stadt, v. d. Brüncken, begrüsst, während Böllerschüsse ertönten und das Preussenlied erklang an dem Orte, wo es von Bernhard Thiersch gedichtet wurde. Von hier aus wurde der Zug erst ein rechter Festzug; voran die bekränzte Locomotive Falkenstein. An den Bahnhöfen von Wegeleben und Ditfurth, die alle in grünem Laubschmuck prangten, hatte sich in fröhlichen Schaaren, lautjubelnd die Landbevölkerung eingefunden. Leider war die Witterung sehr ungünstig. Bald war der Zug in Thale. Es ist kaum ein lieblicherer Anblick zu denken, als der von dem Bahnhofe hinein ins Thal. Eine Anzahl Masten führte wie eine Säulenreihe zu dem Eingang des Gasthauses. Am Nachmittage kamen allein von Halberstadt und Quedlinburg 1400 Gäste. Wagen, welche die Eisenbahn-Gesellschaft in gastfreundlichstem Entgegenkommen für ihre Gäste bereit hielt, führten die Einen nach der Rosstrappe, Andere nach dem Hexentanzplatz; ein buntes Menschengewühl erfüllte das Thal.

Ehe der Leser sich mit mir zu Tische setzt, muss er einige statistische Notizen in den Kauf nehmen. Die neue Bahnstrecke von Halberstadt nach Thale ist $3,_7$ Meilen lang, kostet 1,200,000 Thlr. und ist in der Zeit eines Jahres vollendet worden. Die Bahnhofsgebäude stehen schon meist in ihren Mauern aufgeführt da und gehen in kürzester Frist ihrer Vollendung entgegen. Der Oberbau der Bahn ist solid und es fährt sich gut und leicht darauf. Am prächtigsten sind die Ausblicke in die Landschaft, die sie dem Reisenden gewährt: Quedlinburg, die Teufelsmauer, die Einfahrt in Thale, die wechselndsten und anziehendsten Bilder. Durch die Fenster, vier auf der Lang-, drei auf der Breitseite, des von Hiltl geschmackvoll decorirten Saales schauten von drüben her die Felsen und der tiefdunkle Bergwald mit grossen, stillen Augen auf die Gesellschaft hinein, die sich nach drei Uhr zu Tische setzte. Es waren 238 Personen; ausser den Herren Ministern noch einige, die der Berichterstatter erwähnen kann, weil er ihre Namen behalten: der regierende Graf von Stolberg-Wernigerode, der Ober-Jägermeister Graf von der Asseburg-Falkenstein, der Präsident der Provinz Sachsen, v. Witzleben, der commandirende General zu Magdeburg, v. Gayl, aus Braunschweig war der Regierungspräsident Amtsberg herübergekommen. Wen ich etwa vergessen, vergebe es. Unter andern Toasten erwähnen wir den des Bürgermeisters Brecht aus Quedlinburg, der, in lebendiger Ansprache zunächst seiner Stadt, ihrer Vergangenheit und ihrer hoffentlich ruhmreichen Zukunft gedenkend, den erblindeten Bürgermeister Behrens von Magdeburg rühmte, der sich die grössten Verdienste um das Zustandekommen der Bahn erworben. Gleichen Ruhmes theilhaftig nannte der Bürgermeister v. d. Brüncken aus Halberstadt den Oberlandesgerichtsrath Augustin den intellectuellen Urheber der Bahn. Ferner erklangen die Gläser auf den Oberingenieur Bode, den Erbauer der Bahn, für den Director Aue u. s. w. Es war ein Viertel nach acht Uhr, als der Zug sich wieder nach Berlin in Bewegung setzte. Alle Anwesenden nahmen eine schöne Erinnerung des Tages mit sich.

Rhein-Nahebahn. (Generalversammlung). Die Generalversammlung der Rhein-Nahebahn fand am 30. Juni unter dem Vorsitze des Herrn Engelmann statt. Als Vertreter der Regierung fungirte Herr Director Hoffmann. Auf Verlesung des, in einer späteren Nummer ausführlich folgenden, Geschäftsberichts wurde verzichtet und die Debatte darüber eröffnet. Dieselbe beschränkte sich jedoch auf einige Interpellationen in Betreff des Gütertrajects bei Bingerbrück, in Betreff des Verhältnisses der Direction zur Rheinischen Bahn und in Betreff der Errichtung einer zweiten Haltestelle in der Nähe des Rheinsteins zu Kreuznach. Die beiden Directoren erwiderten auf die betreffenden Anfragen und wurden aus der Versammlung daran keine weiteren Anträge geknüpft. Sonnemann berichtet sodann im Namen der in der vorigen Versammlung erwählten ausserordentlichen Revisions-Commission. Dieselbe sei von der K. Direction nicht anerkannt und ihr alle Einsicht in Bücher und Actien verweigert worden. Der Verwaltungs-Ausschuss habe sich zwar erboten, dem Verkehr zwischen Commission und Direction in gewisser Beziehung zu vermitteln; es sei jedoch keine Aussicht vorhanden, auf diesem Wege zu einem erspriesslichen Resultate zu gelangen, da der Verwaltungs-Ausschuss selbst über die Lage des Unternehmens im Dunkel erhalten worden sei. Die Commission habe sich hierauf bei dem Herrn Handelsminister beschwert, sei jedoch abschlägig beschieden worden. Nunmehr habe die Commission sich mit einer Petition an das hohe Abgeordnetenhaus gewendet, auch in einer begleitenden Denkschrift die thatsächlichen in Betracht kommenden Verhältnisse auseinandergesetzt. Die Commission hoffe den besten Erfolg von diesem letzteren Schritt. Die Denkschrift wird verlesen und unter die Actionäre vertheilt. Referent knüpft daran noch einige Bemerkungen in Bezug auf die jetzige Lage des Unternehmens und erklärt schliesslich Namens der Revisionscommission, dass sie ihr Mandat niemals als erloschen betrachte. — Der Regierungscommissär erklärt, dass die Regierung den gegenüber der Commission eingenommenen Standpunct nach wie vor festhalte, und fordert die Generalversammlung auf, das Mandat der Commission nicht mehr zu erneuern. Dr. Scherer ergänzt den Vortrag des Referenten in vortrefflicher Rede, indem er den Ausführungen des Regierungscommissärs entgegentritt. Er bestreitet der Regierung das Recht, die Commission in der Ausübung ihres Mandats zu behindern und weist namentlich auf die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches hin, welche die Ernennung derartiger Commissionen als ein Recht jeder Actiengesellschaft garantiren. Er wünscht ausdrücklichen Hinweis auf die betreffenden Artikel, falls wiederum eine Commission ernannt würde. Trotz der unzweideutigen Stimmung, welche sich in der Versammlung zu Gunsten einer Erneuerung des Mandats an die bisherige Commission kundgiebt, stellt ein Actionär (Petsch aus Ingelheim) den Antrag, keine Commission mehr zu ernennen, um nicht weitere unnöthige Kosten zu verursachen. Dr. Scherer und der Referent verwahren sich in Betreff des Kostenpunctes aufs Entschiedenste. Die Commission habe die Mittel zur Lösung ihrer Aufgabe aus eigner Tasche bestritten und keinen Ersatz derselben verlangt. Petsch zieht hierauf seinen Antrag, der gar keine Unterstützung findet, zurück. Dressel (Stuttgart) reichte nunmehr folgenden Antrag ein: „Die Generalversammlung beschliesst, das Mandat der in der Generalversammlung vom 13. Juni 1861 erwählten ausserordentlichen Revisions-Commission, bestehend aus den Herren Hohenemser, Kittsteiner, Dr. Scherer, Schlachter und Sonnemann, mit Bezug auf die Artikel 195 und 226 des Deutschen Handelsgesetzbuches bis zur nächsten ordentlichen Generalversammlung zu erneuern.“ Dieser Antrag wurde mit 437 gegen 9 Stimmen zum Beschlusse erhoben. Die austretenden Mitglieder des

Verwaltungs-Ausschusses, die Herren Engelmann, Böcking und Majer, wurden einstimmig wieder gewählt und Herr Kaul-Hedrich neu in die Verwaltung an Stelle des ausgeschiedenen Herrn v. Jagow gewählt. Letzterem, sowie der Revisions-Commission gab die Versammlung ihren Dank zu erkennen.

Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn. (General-Versammlung). Cassel, 30. Juni. Die zwanzigste ordentliche Generalversammlung der Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Actionäre wurde heute Morgen abgehalten, und von dem Vorsitzenden der Direction, Geheime Regierungsrath Sezekorn, mit einleitender Ansprache über die Bahnverhältnisse, Steigerung der Mehr-Einnahmen, Abschluss des Vertrages mit dem Staate, Convertirung der Prioritäts-Obligationen von $4^1/_2$ auf 4 Procent, unter Hinweisung auf den ausgetheilten Geschäfts-Bericht eröffnet. Für das abgelaufene Betriebsjahr 1861 wurde von der Versammlung die Auszahlung einer Dividende von 3 Thlrn. pro Actie, sowie die Uebertragung des verbleibenden Restes mit 1474 Thlrn. in die Rechnung des Jahres 1862 beschlossen und an Stelle der ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungs-Rathes gewählt: Bankier R. Arnthal, Bankier J. Hahlo und Obergerichts-Anwalt Dr. Oetker; sowie zu Ersatzmännern: Fabrikant Sig. Aschrott, Kaufmann J. D. Lippe und Gutsbesitzer Jul. v. Griesheim. — An Stelle des verstorbenen Geheimen Rathes Koch ist heute von dem Verwaltungsrathe der Obergerichts-Anwalt Dr. Harnier zum Mitgliede der Nordbahn-Direction erwählt worden.

Oesterr. Staatsbahn, Kaiserin Elisabethbahn, Theissbahn. (Ermässigung des Gebührenzuschlages). Das Ministerium für Handel und Volkswirthschaft hat jene Eisenbahn-Gesellschaften, welche noch einen 30 proc. Zuschlag zu den Fahr- und Frachtpreisen einheben, mit Rücksicht auf den seit Wochen anhaltenden niedrigen Stand des Silber-Agios zur sofortigen Ermässigung des Gebührenzuschlages aufgefordert. Es sind dies die Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, die Kaiserin Elisabethbahn und die Theissbahn.

♈ **Oesterr. Eisenbahnen.** Aus dem „Oesterreichischen Budget für 1862," systematisch dargestellt von Carl Freiherrn von Czoerny, K. K. wirkl. geh. Rathe, Wien 1862, theilen wir nachstehnde, Notizen mit.

Mit Ausnahme der (verpachteten) Wiener Verbindungsbahn hat der Oesterreichische Staat seine Eisenbahnen an Privatgesellschaften concessionsweise überlassen. Gleichwohl hat der Staat noch Ausgaben, nämlich theils zur Besoldung der mit Abwickelung der noch schwebenden Angelegenheiten aus der Zeit des Staatseisenbahnbaues beschäftigten Commission (Regieaufwand mit 85,321 fl.), theils zur Vermehrung des Stammvermögens, nämlich für Realitäten-Einlösung und sonstige Entschädigungen, für Restzahlungen aus dem Baue und zur Begleichung der schwebenden Forderungen für ältere Bahnstrecken mit $2^1/_2$ Millionen Gulden. Endlich bestehen noch Ausgaben für Einlösung von Privatbahnen, die der Staat an sich brachte mit Uebernahme der von denselben contrahirten Prioritätsschulden mit überhaupt 105,400 fl.

Nach dem Eisenbahnconcessions-Gesetze vom 8. Septbr. 1854 sind die Eisenbahn-Unternehmungen verpflichtet, die Waggons (Ambulancen), Sendungen und Bediensteten der Postanstalt unentgeltlich zu befördern.

In Gemässheit der bezüglichen Concessionsurkunden besteht eine Zinsengarantie des Staats für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn und die Theissbahn mit 600,000 fl. und 400,000 fl. pro 1862.

Ausland.

Warschau-Wiener Eisenbahn. (General-Versammlung). Warschau, 30. Juni. Das Resultat der vorgestern abgehaltenen Generalversammlung der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft war ein glänzendes Vertrauensvotum für die bisherige Verwaltung. Der Vorsitzende des Verwaltungsrathes, Herr Commerzienrath Hermann Epstein, erstattete den Jahresbericht und machte nächstdem die Mittheilung, dass die Einnahmen des ersten Halbjahres von 1862 bereits ein Plus von circa 200,000 SR. gegen das vorige Jahr erwiesen. Die Versammlung bestand aus 97 Personen mit 673 Stimmen, die 26,969 Actien repräsentirten. Der Vorsitzende theilte mit, dass nach dem Rechenschaftsberichte pro 1861 die Brutto-Einnahme betragen 1,411,033 R. 88 K., die Brutto-Ausgabe dagegen 752,526 R. $92^1/_2$ K., es bleiben daher 658,506 R. $95^1/_2$ K. und nach Abzug verschiedener Posten und mit Zurechnung von 12,542 R. Bestand aus dem Jahre 1860, zur Vertheilung als Dividende 294,488 R. 52 K. Der Verwaltungsrath beantragte, die Dividende für das Jahr 1861 auf 6 R. 75 K. festzustellen. Hiergegen wurde von einer Anzahl von Actionären Einwand erhoben und beantragt: 1) von der obigen Summe 94,488 R. 52 K. zu reserviren und als Dividende vorläufig nur 200,000 R. auszahlen zu lassen; 2) eine Commission niederzusetzen, die über die in den hiesigen Blättern seit einiger Zeit besprochene Frage der Errichtung eines Erneuerungsfonds berathschlagen, und der nächtsen Generalversammlung das Resultat ihrer Berathungen vorlegen solle. Nach einer sehr lebhaften Debatte pro und contra wurde der Antrag verworfen und dem Vorschlage des Verwaltungsrathes zugestimmt.

Petersburg-Warschauer Eisenbahn. Petersburg, am 1. Juni. Die Verwaltung der Bahn ist noch so wenig organisirt, dass sie die Eröffnung der directen Eisenbahnverbindung zwischen hier und Warschau noch um einige Wochen hinausschieben will und erklärt hat, sie werde nicht mehr als einmal wöchentlich directe Züge von hier nach Warschau gehen lassen können.

Russische Eisenbahnen. Aus Petersburg wird gemeldet: „Am 13. Juni hat die erste Probefahrt über die Niemeneisenbahnbrücke mit einem Train von 28 mit Materialien und Ballast beladenen Waggons stattgehabt. Das grossartige Bauwerk hat bestanden, und ist somit die ununterbrochene Verbindung zwischen Warschau (Praga) und Petersburg als hergestellt zu betrachten."

Schweizer Bahnen. Mit Bezug auf unsere Notiz in Nr. 50 S. 498 theilen wir heut mit, dass das vom Bundesrath den Eisenbahngesellschaften übermachte Gesuch des Grütlivereins von Lausanne um Ermässigung der Fahrpreise für Handwerksburschen, wie solche für Militärs und Gesellschaften stattfinden, von denselben, den Jura industriell ausgenommen, der diesen Gegenstand in einer Conferenz zu behandeln wünscht, abschlägig beschieden worden ist.

Telegraphenwesen.

♈ **Oesterreich.** Die Ausgaben für Telegraphenerrichtung nach Czoerny sind im Jahre 1862 bedeutender als sonst, weil nicht nur das Telegraphennetz im Innern des Staates eine sehr beträchtliche Ausdehnung erfährt, und zwar in der Richtung Wien-Prag, Prag-Pilsen, Bodenbach-Reichenberg, Freiwaldau-Troppau, Krakau-Tarnoy, Triest-Agram, Steinbrück-Sissek und andere mehr, sondern weil in dieses Jahr auch die Zahlung für die Leitung des unterseeischen Telegraphen fällt, welcher zur Verknüpfung mit der grossartigen bis nach Ostindien reichenden Welt-Telegraphenlinie von Ragusa über Corfu und Zante zur griechischen Küste geführt werden soll. Es ist veranschlagt für Landtelegraphen der Betrag von 494,800 fl., für unterseeische Telegraphen der Betrag von 985,000 fl., also überhaupt von 1,479,800 fl.

Der Telegraph wurde ursprünglich (1847) für die Zwecke des Staatsdienstes eingerichtet, seit 1850 aber auch der Privatcorrespondenz eröffnet. Nunmehr erscheint er als eine der wichtigsten Verkehrsanstalten und seine Eigenschaft als Quelle des Staatseinkommens tritt in den Hintergrund.

Oesterreich besass 1861 bereits 1741 Meilen Telegraphenlinien mit 214 Stationen und 3627 Längemeilen an Drähten. Eine einfache Eisendrahtleitung kostet im Durchschnitte per Meile 1000 fl., an bereits bestehenden Säulen 6—800 fl. Es verzinst sich das darauf verwendete Capital angemessen, wenn auf einem Drahte täglich 15 Depeschen befördert werden.

Im Verwaltungsjahre 1861 wurden bei den Oesterreichischen Telegraphenstationen aufgegeben 611,321 Privatdepeschen mit 12,474,629 Worten, 135,912 Staatsdepeschen mit 4,927,150 Worten; im internationalen Verkehr langten an 97,012 Privatdepeschen mit 2,022,547 Worten und 2708 Staatsdepeschen mit 130,446 Worten, nebst 55,037 transitirenden Depeschen. Die Gesammt-Einnahme für die Privatdepeschen betrug 1,154,689 fl. Auf die Staatsdepeschen entfiele, wenn sie bezahlt würden, die Summe von etwa 400,000 fl.

Gegenüber den oben berechneten Ausgaben pro 1862 mit 1,479,800 fl. werden die Betriebs-Einnahmen auf 432,000 fl. veranschlagt, so dass sich ein Abgang von 1,047,800 fl. ergiebt, wozu noch der Agioverlust mit 325,050 fl. kommt.

Der Voranschlag des Telegraphenbetriebs pro 1862 ist folgendermassen entziffert:

1) Erforderniss an persönlichen Auslagen, Gehalten, Pensionen etc. 926,027 fl., allgemeine Verwaltungs-Auslagen 166,010 fl., Betriebs-Auslagen 405,690 fl., in Summa 1,498,000 fl.

2) Bedeckung und zwar:

a) Jahresbeiträge der Gesellschaften für Benutzung der Staatstelegraphen	21,500 fl.,
b) Tarifgebühren für die Privat-Correspondenz	1,450,000 „
c) Erlös für verkaufte Materialien	34,000 „
d) Activreste von andern Staaten	350,000 „
e) Rückzahlungen, Ersätze etc.	44,500 „
f) Einnahme vom unterseeischen Telegraphen	30,000 „
Summa	1,930,000 fl.,
davon ab das Erforderniss	1,498,000 „
ergiebt sich ein Ueberschuss von	432,000 fl.

Schifffahrt.

Norddeutscher Lloyd. Die Betriebs-Einnahmen betrugen im:

	Seeschifffahrt.	Flussschifffahrt.	Assecuranz.	Total.
Mai 1862: Ld'or. thlr.	104,491. 50.	15,400. 42.	5,877. 30.	125,769. 50.
„ 1861: „	75,041. 3.	19,367. 5.	8,174. 18.	102,582. 26.
mihin pr. 1862:	+ 29,450. 47.	— 3,966. 35.	— 2,296. 60.	+ 23,187. 24.
Bis ultimo Mai				
1862: Ld'or. thlr.	466,328. 50.	62,954. 61.	35,433. 12.	564,716. 51.
1861: „	357,041. 30.	66,352. 29.	32,538. 65.	455,932. 52.
mihin pr. 1862	+ 109,287. 20.	— 3,397. 40.	+ 2,894. 19.	+ 108,783. 71.

Canal durch Holstein von der Elbmündung zwischen Neufeld bis zur Ostsee. Kiel, 1. Juli. Nach einer Ministerial-Bekanntmachung vom 23. Juni hat der König von Dänemark dem Herrn C. Hansen, aus Newyork, die Erlaubniss zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für die Projectirung einer Kanalanlage durch Holstein von der Elbmündung zwischen Neufeld und der Stör bis zur Ostsee zwischen Neustadt und der Gegend von Haffkrug ertheilt.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

In Gemässheit des § 19 des Gesetzes vom 9. November 1843 (Gesetz-Sammlung pro 1843 S. 345) machen wir hierdurch bekannt, dass für das Geschäftsjahr 1862—1863 bei unserer Gesellschaft fungiren als

Wirkliche Directions-Mitglieder.

1) Commerzien-Rath **Heimann**,
2) Banquier **Salice**,
3) „ **Ertel**,
4) Kaufmann **Reichenbach**,
5) Dr. **Haber**,
6) Kaufmann **R. Sturm**.

Stellvertretende Directions-Mitglieder.

1) Rittergutsbesitzer v. **Weigel**,
2) Particulier **Hedemann**,
3) Banquier **Jordan**,
4) Stadtrath Dr. **Heimann**,
5) Kaufmann **Moeller**,
6) Particulier **Jaeckel**.

Breslau, den 1. Juli 1862.

Directorium.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Das Rollgeschäft zu Bahnhof Obercassel

d. h. die Abfuhr a) der Passagiere, Gepäckstücke und Equipagen
b) der Frachtgüter

von Station Obercassel (linkes Rheinufer) nach Stadt Düsseldorf und den dortigen Anschluss-Bahnhöfen (Brutto-Einnahme von 4,280 resp. 11,109 Thlr. pro 1861) soll

zum 1. October 1862 getrennt oder **zusammen,**

im Submissionswege neu vergeben werden.

Die Bedingungen sind binnen wenigen Tagen auf Station Obercassel oder Central-Büreau Aachen einzusehen, auch gegen Copialien zu haben.

Schriftliche Offerten erbitten wir uns bis

Montag, den 4. August d. J. Vormittags 11 Uhr

unter ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen und Ausfüllung der offenen Preissätze im § 10 resp. § 14 derselben, sowie Beifügung von Attesten über Cautionsfähigkeit und Unbescholtenheit.

Höhere Preise, als die gegenwärtig zu zahlenden und in Obercassel zu erfragenden Sätze können nicht berücksichtigt werden.

Aachen, den 1. Juli 1862.

Königl. Direction.

Cöln-Mindener Eisenbahn.

Die Lieferung von **25 Stück Viehwagen,** worunter 5 Stück bedeckte, soll im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind bei dem Vorsteher unserer Wagen-Verwaltung zu Dortmund einzusehen; derselbe gibt auch nähere Auskunft über die zum Bau dieser Wagen unsererseits beabsichtigte Zulieferung von Hölzern.

In den betreffenden bis zum **29. d. Mts.** an uns einzureichenden Offerten, wollen Lieferungslustige die kürzeste Frist angeben, binnen welcher sie die Herstellung und Ablieferung der Wagen zu übernehmen bereit sind.

Bis zum 6. August c. bleiben Submittenten an ihre Offerte gebunden.

Cöln, den 5. Juli 1862.

Die Direction.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Ausführung der Maurerarbeiten zur Ausmauerung des grossen Tunnels bei **Altenbeken** auf der **Altenbeken-Holzmindener** Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen sind in unserem Central-Büreau hierselbst einzusehen und können auch gegen Erstattung der Copialien von demselben bezogen werden.

Offerten sind bis **Donnerstag, den 24. Juli d. J. Vormittags 10 Uhr** verschlossen mit der Aufschrift:

„Offerte für Maurerarbeiten zur Ausmauerung des grossen Tunnels bei Altenbeken"

francirt bei dem Baubüreau zu Driburg einzureichen und sollen dieselben am genannten Tage ebendaselbst in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Münster, den 3. Juli 1862.

Königliche Direction.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 31. Mai 1862.

A. Fehlende:

M 222. 1 Ballen baumw. Garn (150 Pfd.) von Zittau, fehlt in Radeberg seit 31. Mai 1862.
3 leere Schlagfässer v. Bautzen, fehlen in Bischofswerda s. 3. April 1862.

B. Ueberzählige:

R 54. 1 Ballot Garn (145 Pfd.) von Zittau, lagert in Dresden seit October 1859.
M. Liebrecht, Görlitz, 11. 2. 2 Ball. Säcke (106 Pfd.), lag. in Dresden.
S E 3182. 1 Kiste Glaswaaren (25 Pfd.) lag. in Dresden seit Jan. 1860.
O 1074. 1 Kiste leer (17 Pfd.) lagert in Radeberg.
K. 2 gusseiserne Rädchen, von Bautzen, lagern in Bischofswerda seit November 1861.
1 Stab Reifeisen, von Bautzen, lagert in Bischofswerda seit November 1861.
1 gusseiserne Falzplatte, von Bautzen, lagert in Bischofswerda seit November 1861.
1 Fass Fettschmiere (280 Pfd.), lagert in Bautzen.
1 Fass Rohzucker (110 Pfd.) lagert in Bautzen.
Adr. 1 Koffer Effecten (38 Pfd.) von Görlitz, lagert in Löbau.
H M L R & L 161. 1 Kiste Flaschen mit Flüssigkeiten (15 Pfd.) lag. in Löbau.
E U 12392. 1 leeres Bierfass mit eisernen Reifen, von Görlitz, lagert in Zittau.
H W 246. 1 Kiste Glaswaaren (67 Pfd.) lagert in Reichenberg.
E & M 301. 1 Kiste Leinwand, halbroh, (92 Pfd.) lag. in Reichenberg.

Kgl. Preuss. Ostbahn. Ende Mai. A. Fehlende:

X. 1 Sack Betten von Bromberg.
L E 1657. 1 Kiste Droguen (26 Pfd.) von Berlin.
E R 4512. 1 Kiste Cigarren (70 Pfd.) von Danzig.

B. Ueberzählige:

55 Stück Zochplatten (5 Ctr. 50 Pfd.).
W 1. 1 leerer Bettsack mit einer Kruke Oel (13 Pfd.).

Kurfürst Friedrich WilhelmsNordbahn.

Am 1. Juni. A. Fehlende:

1 Bund Walzdraht (107 Pfd.) fehlt in Cassel seit März d. J.
Engelhardt. 2 Sack Hafer (je 127 Pfd.) fehlen in Cassel seit März d. J.
1 Ofenrohr (2 Pfd.) fehlt in Cassel seit April d. J.
93. 1 Ofentheil (17 Pfd.) fehlt in Cassel seit Mai d. J.
G. Zeitz. 1 Sack Malz (100 Pfd.) fehlt in Melsungen seit März d. J.
F & C 1761. 1 Korb grobe Eisenwaaren (61 Pfd.) fehlt in Gerstungen seit Mai d. J.

B. Ueberzählige:

J. G. Holtz & Söhne, Naumburg a. d. Saale. 1 Sack Hafer (115 Pfd.) lagert in Warburg seit April d. J.
1 Bund Nageleisen (50 Pfd.) lagert in Carlshafen seit März d. J.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Hannoversche Staatseisenbahnen. Februar 1862.
Frequenz: 130,895 Pers. und 2,236,129 Ctr. Güter.
Einnahme: 309,486 Thlr., gegen Februar 1861 weniger: 10,123 Thlr.

Wilhelms-Bahn.

	für Pers.	f. Güter, Vieh etc.	Extraord.	Summa:
Mai 1862: Thlr.	6,936	32,708	6,131	45,775
„ 1861:	6,885	25,553	4,107	36,545

Bis ult. Mai 1862 : + 30,449 Thlr.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Einnahmen für Personen Güter tel. Depeschen Extra Summa
Mai 1862: 3,316 Thlr. 6,645 Thlr. 18 Thlr. 1,091 Thlr. 11,070 Thlr
„ 1861: 10,104 Thlr. Mithin pro 1862: + 9,66 Thlr. Hierzu die Mehreinnahme bis ult. April 1862 nach berichtigter Feststellung: 5,892 Thlr. Ergiebt bis ult. Mai 1862: + 6,858 Thlr.

Oberschlesische Eisenbahn,

I. Oberschlesische Hauptbahn. (Breslau-Myslowitz-Neuberun).

Mai 1862:	f. Pers.	f. Güter	Extraord.	Summa 1862:	1861:
Thlr.	41,421	250,614	28,958	320,993	215,101

II. Oberschlesische Zweigbahn. (Bergw.- u. Hütten-Revier.)

Mai 1862:	Thlr.	5,862	72	5,934	5,203

III. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

Mai 1862:	23,261	76,548	9,396	109,205	78,896

IV. Stargard-Posener Eisenbahn.

Mai 1862:	16,288	69,796	344	86,428	47,155

II. Privat-Anzeigen.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **Bremen,** Capt. H. Wessels, am Sonnabend, den 2. August.
do. **Hansa,** Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 16. August.
do. **New-York,** Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 30. August.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in Leipzig: die Herren Julius Böheim, Generalagent, Reichsstr. No. 26. Geo. Theo. Lindner, Grimmaische Strasse Nro. 6. Ottomar Rödl, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. Carl O. R. Viehweg, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in Döbeln Herr J. G. Semmig.

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen
„ **Hull** „ Montag Morgen

Passage Preise: Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung.
Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl Beköstigung.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

Crüsemann, Director. **H. Peters,** Procurant.

Mit dem 1. Juli beginnt ein neues Quartal von:

Deutsches Handelsblatt

Organ für Industrie und Handelsinteressen.

Erscheint wöchentlich zweimal in Umfang nach Maassgabe des Stoffes im Verlag von **Otto Voigt** in Leipzig.

Inhalt:

Handelsregister:
Neue Firmen und Prokuren.
Veränderungen.
Erloschene Firmen und Prokuren.
Vierteljährliches Verzeichniss aller neuen und veränderten Firmen und Prokuren.
Fallitwesen.
Ausweis über Eisenbahnen, Banken etc.
Auszahlungen und Kündigungen.
Einzahlungen.
Verloosungen. (Abdruck von Originallisten, gleich nach deren Erscheinen).
Amortisationen.
Generalversammlungen.
Submissionen.
Versteigerungen.
Consulate.
Börsen, Wochenberichte und Coursblatt.
Marktberichte über Kaffee, Zucker etc.
Course amerikanischer Effecten (nach dem Coursblatt der Herren Heinr. Küstner & Comp. in Leipzig).
Inserate.
Bisherige Gratisbeilagen:
Zolltarif des deutsch-französischen Handelsvertrages.
Die Handelsgerichte im Königr. Sachsen mit besonderer Berücksichtigung des Handelsgerichtes zu Leipzig.

Zu beziehen durch alle Postämter und Buchhandlungen. Preis: vierteljährlich 1 Thlr.
Probenummern liegen in jeder Buchhandlung und Postanstalt aus.

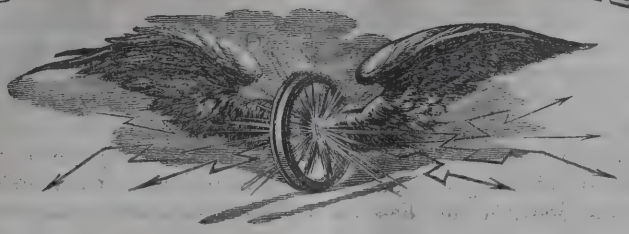
Das Blatt ist nicht auf Belehrung des Handelsstandes gerichtet, sondern enthält lediglich für den Kaufmann interessante Mittheilungen und wendet deshalb nur dem Handelsregister, dem Fallitwesen und den Bewegungen des Geld- und Waarenmarktes und der grossen Industrie-Unternehmungen seine Aufmerksamkeit zu. Hierbei wird es auch ferner das Bestreben der Redaction sein, das ganze Gebiet des deutschen Handels zu umfassen, die nur den engsten Kreis berührenden Vorgänge der kleinen Handelswelt fern zu halten, in den gezogenen Grenzen aber möglichst Vervollständigung zu bieten und durch Form und Fassung mit der schärfsten Kürze die klarste Uebersicht zu verbinden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 56. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 12. Juli 1862.

Inhalt: Die Schweizerischen Eisenbahnen. II. Die Nordostbahn. — **Die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft auf der Londoner Weltausstellung.** — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Genehmigung zur Herstellung eines Verbindungsstranges bei Düsseldorf. Königsberg-Pillauer Eisenbahn, Actien-Zeichnung. Eisenbahn von Goslar nach Vienenburg mit einer Zweigbahn nach dem Communion-Hüttenwerk. — b) Eisenbahn-Betrieb: Lahnbahn, Eröffnung. Bergisch-Märkische und Prinz Wilhelmsbahn, Fusion. Aachen-Mastrichter Eisenbahn, Generalversammlung. Freiberg-Tharander Staats-Eisenbahn, Probefahrt und Eröffnung. Albertsbahn, Generalversammlung. Bayerische Staats- und Ostbahnen, Verkehr und neue Gütertransportvorschriften. Böhmische Westbahn, Eröffnung der Strecke von Skurnian nach Prag. — Kalender. — Ausland Warschau-Bromberger Eisenbahn, Generalversammlung. Franco-Suisse, Bilanz. Anzeiger: I. Officieller Theil. **Herzgl. Nassauische Staats-Eisenbahn,** Betriebs-Uebergabe der Lahnbahn. **Bergisch-Märkische Eisenbahn,** Ausloosung von Obligationen. **Prinz-Wilhelm Eisenbahn,** Ausloosung von Obligationen. **Fehlende etc. Güter** der Lübeck-Büchener, Oesterreichischen Südbahn und Neisse-Brieger Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Die Schweizerischen Eisenbahnen.

II. Die Nordostbahn.

(Fortsetzung aus Nro. 39 vor. Jahrgangs.)

Die Entstehung der Linien der Nordostbahn fällt in den Anfang der 50er Jahre, jedoch enstand die gegenwärtige Gesellschaft erst später. Die leitenden Interessen und ertheilten Concessionen waren getrennt, wenn auch schon damals nach einem Vereinigungspunkte der Linien strebend. Die schon in unserer Einleitung berührten eigenthümlichen Verhältnisse brachten es mit sich, dass für jede Linie, besonders für Nebenlinien, wieder eigene Gesellschaften sich bildeten, um diesen oder jenen Landestheil mit seinen industriellen Etablissements nicht ausgeschlossen zu sehen von der Hauptverbindungslinie mit dem Auslande, oder durch die Hereinziehung der Linien in gewisse industrielle Landestheile die Industrie selber noch mehr zu heben und in anderweitigen Anschlüssen zu sichern. So treten auch diese auf örtliche Verhältnisse gestützten Bedingungen bei der Bildung des heutigen Nordostbahnsystems auf und konnten sich um so mehr mit Erfolg geltend machen, als die Baulust in der Ostschweiz ungemein angeregt war und bereitwillig im Inlande und — durch die Schweizerische Solidität unterstützt — auch im Auslande unter oft sehr günstigen Bedingungen die nöthigen Kapitalien fand. Bei aller Zerstückelung der Gesellschaften und der oft scharf getrennten Localinteressen findet sich im Schweizer. Eisenbahnwesen in der Anlage von nothwendigen Linien doch wieder eine gewisse Einheit, wir möchten sagen eine Mässigung, hervorgegangen aus dem praktischen Sinne der Schweizer, nur auf das wirkliche Bedürfniss Rücksicht zu nehmen und sich jener Linie mit allem Nachdruck anzuschliessen, die zunächst die wohlüberlegten Interessen am meisten fördert und unterstützt. Es ist dieser Zug um so beachtenswerther, als bekanntlich in der Schweiz jene gebietende Centralgewalt in Eisenbahnsachen fehlt, wie sie in den monarchischen Staaten besteht, und nur die einzelnen Cantonsregierungen, die begreiflich das Interesse ihres eigenen Cantons in erste Erwägung ziehen, das Recht der Concessionsertheilung besitzen. Eine scheinbare Zersplitterung, die sich aufhebt durch den Gemeinsinn der Schweizer. Bevölkerung fürs allgemeine Wohl und sich centralisirt in den Gesammtinteressen.

Das heutige Nordostbahnsystem entwickelte sich allmälig. Schon im Jahre 1846 trat eine Gesellschaft zusammen unter dem Namen Nordbahn, und erstellte eine $23_{,32}$ Kil. lange Linie von Zürich nach den durch seine Thermen berühmten Badeorte Baden im Canton Aargau, welche kleine Strecke in Rücksicht auf eine spätere Ausbreitung des Eisenbahnwesens in der Schweiz mit zweispurigem Bahnkörper angelegt, jedoch nur einspurig betrieben, und im August 1847 dem Verkehr übergeben wurde. Das war der erste Schienenweg der Schweiz, das Bijou der späteren grossen Eisenstrasse vom Bodensee bis zum Leman. Der Betrieb beschränkte sich nur auf den Localverkehr zwischen Zürich und Baden und der Beförderung von Reisenden und Gepäck, die in Zürich der Post abgenommen, von Baden ab durch die eidgenössische Post wieder weiter befördert wurden. Einen eigentlichen Güterverkehr unterhielt die Verwaltung nicht. Die Strecke erzielte nur 2 Procent. Es lag im Projekte, den Genfersee mit dem Bodensee durch eine Hauptbahn zu verbinden, und diese kleine Strecke in der Mitte bildete den Anfang. Die politischen Verhältnisse der 40er Jahre liessen den Eisenbahnbau nicht emporkommen. Erst im Februar 1853 konstituirte sich eine Gesellschaft unter dem Namen Zürich-Bodenseebahn, deren Aufgabe die Herstellung einer Linie von Zürich über Winterthur nach Romanshorn am Bodensee umfasste. Unter der Leitung des K. Württemb. Oberbaurathes Beckh wurde die Linie begonnen. Am 1 Juli 1853 verschmolz sich diese Gesellschaft mit der Nordbahn, wurde Eigenthümerin der Linie Zürich-Baden um den Ankaufspreis von Fr. 4,503,975, übernahm den Betrieb und bildete in Folge dieser Fusion aus der ehemaligen Zürich-Bodenseegesellschaft nun die Nordostbahn. Der grösste Theil der Aktionäre der Nordbahn trat der neuen Gesellschaft bei. Sie zog den Gütertransport auf die Linie und erzielte ein äusserst günstiges Resultat.

Die Aktien der ehemaligen Bodenseebahn und der Nordbahn repräsentirten bei der Bildung der Nordostbahngesellschaft zusammen ein Aktienkapital von Fr. 22,054,500, per Aktie à Fr. 500.

Während im Jahre 1854 die Linie Zürich-Romanshorn im Bau begriffen war, suchte die Gesellschaft ihre Verbindungen mit Deutschland, resp. auf dem Bodensee zu regeln. Sie schloss einen Vertrag ab mit dem eidgen. Postdepartement und Würtemberg über die Legung eines Telegraphen auf dem Grund des Sees von Ro-

manshorn nach Friedrichshafen, mit Prioritätsrecht für Eisenbahndepeschen. Am 20. April 1856 wurde diese unterseeische Telegraphenleitung dem Verkehr übergeben. Sie ist 40,000 Fuss lang und kostete Fr. 20,000. Die Leitung erstellte Württemberg, welches auch für seine Depeschen ein eigenes Büreau in Romanshorn besitzt.

Ein anderer in der Tragweite für die Zukunft höchst bedeutungsvoller Schritt war die Hereinziehung der Verkehrsmittel auf dem Bodensee für die Bahn selber: Die Anschaffung von Dampfbooten zum eigenen Gebrauche, um den Verkehr mit den am Deutschen Ufer auslaufenden Bahnen direkt vermitteln zu können, und unabhängig von den andern Bodenseedampfschifffahrts-Verwaltungen über die Verbindungen mit den jenseitigen Bahnen zu gebieten. Sie beschloss den Bau zweier Dampfboote von 50—60 Tonnen Gehalt, zu welchen später noch durch Fusion die Dampfer der Schaffhauser Dampfbootverwaltung kamen, so dass gegenwärtig von den 20 Dampfbooten auf dem Bodensee sechs im Besitze und Dienste der Nordostbahn sind, die den Verkehr von Romanshorn ab mit den Deutschen Bahnen und seit 23. Mai 1857 mit allen Hafenplätzen des Sees besorgen. Die Anlegung eines grossen neuen Hafens in Romanshorn, an welchem sich der Bahnhof hinzieht, bot der Gesellschaft ebenfalls die grössten Vortheile und alle nur wünschbaren Bequemlichkeiten für die Linie selber und den Seeverkehr.

Inzwischen sicherte sich die Gesellschaft die Fortführung der Linie von Baden über Turgi nach Aarau zum Anschlusse an die ebenfalls gebildete Centralbahn, und liess nach der ertheilten Concession des Cantons Aargau den Bau der Linie beginnen.

Am 15. Mai 1855 konnte die Linie Romanshorn-Winterthur, und am 27. bez. die Linie von Winterthur bis Oerlikon dem Verkehr übergeben werden. Die Vollendung der kleinen Lücke von $4_{,57}$ Kil. bis Zürich wurde verzögert durch den Bau des Tunnels und eines bedeutenden Viaducts bei Zürich. In diese Linie mündete bereits in Winterthur die St. Galler Bahn, die schon einen lebhaften Verkehrszuwachs brachte.

Unter solchen günstigen Umständen von verkehrsreichen Anschlüssen ist es nicht auffallend, dass die Finanzwelt sich dem Unternehmen der Nordostbahn bereitwillig zuwandte, und die Gesellschaft selbst auf leichte Weise billiges Geld fand. Als zu Ende des Jahres 1855 der Verwaltungsrath zur Beschaffung eines weiteren Kapitals zum Ausbau der begonnenen Linien Obligationen im Betrage von 3 Millionen Franken zu 5 % verzinslich ausgab und zur Betheiligung ausschrieb, erreichten die Zeichnungen auf das neue Anleihen die Summe von Fr. 7,116,000. Bei diesem unerwartet günstigen Erfolg beschloss der Verwaltungsrath, Obligationen im Betrage von 6 Millionen Franken auszugeben, in Berücksichtigung des weitern Ausbaues des Netzes.

Die Gesellschaft besass an Aktien: Fr. 24,955,000; an 3 % Obligationen (von der ehemaligen Nordbahn) Fr. 817,950; an 5 % Obligationen Fr. 6,000,000; zusammen Fr. 31,772,950. Am 1. April 1856 kam die Rheinfallbahn durch Fusion an die Nordostbahn, um die Summe von 5 Millionen Franken, sowie die ehemalige Schaffhauser Dampfbootverwaltung mit 4 Dampfern.

Die Strecke von Oerlikon bis Zürich wurde am 27. Juni und jene von Baden bis Brugg, $8_{,79}$ Kil., am 29. September 1856 eröffnet. Somit waren von Romanshorn bis Brugg $114_{,56}$ Kil. im Betrieb. Verkehrszufluss erhielt die Bahn: in Winterthur durch die seit März 1856 eröffnete Linie der vereinigten Schweizerbahnen, bis St. Gallen, zu welcher sich im Oktober noch jene bis Rorschach anschloss; und in Wallisellen durch die Linie bis Uster, am 1. August eröffnet.

Im Jahre 1857 rückte die Gesellschaft der Vollendung ihrer Linie allmälig näher. Mit Baden wurde ein Vertrag abgeschlossen über den Bau einer Linie von Turgi bis Mitte-Rhein, zum Anschlusse an die Badische Staatsbahn in Waldshut. Der Schweizer. Bundesrath ertheilte die Genehmigung und behielt sich nur vor, dass die Brücke über den Rhein (Landesgrenze) eine entsprechende Construction zur Unterbrechung der Verbindung in Kriegszeiten erhalte. Wurde entsprochen und auch Badischer Seits ausgeführt. Im August 1857 wurde diese für den Verkehr so wichtige Linie begonnen. Die Gesellschaft erhöhte das Baukapital auf Fr. 48,500,000 durch ein weiteres 5 % Anleihen.

Am 16. April 1857 konnte die Linie Winterthur-Schaffhausen, am 1. Mai 1858 diejenige von Brugg bis Aarau, und am 16. Aug. die Linie von Turgi bis Waldshut dem Verkehr übergeben werden. Auf letzterer Strecke reicht der Besitz der Linie bis zur Mitte des Rheinflusses. Die Brücke baute Baden gegen die Hälfte Entschädigung an den Baukosten von Seite der Nordostbahn. Den Betrieb führt die Nordostbahn bis Waldshut, bezieht jedoch nur die Taxen bis Mitte Rhein und erhält für die auf Badischem Gebiete liegende Strecke eine Betriebsentschädigung von der Badischen Staatsbahn.

Die Bilanz auf den 31. Dezember 1861 ergab eine Summe von Fr. 50,037,085. 39 Cts. worunter der Bestand des Reservekontos mit Fr. 1,581,973. 21 Cts.

Die Expropriation nimmt bei den Baukosten eine hohe Summe in Anspruch, durch den hohen Preis des Schweizer. Culturlandes. So wurden z. B. auf der Strecke Baden-Brugg ($8_{,70}$ Kil.) 76 Jucharten, 6230 Quadratfuss Boden erworben und dafür — einschliesslich der Entschädigung für Zerstückelung, Gebäude etc. — Fr. 203,064 bezahlt, so dass der Durchschnittspreis für die Juchart auf Fr. 2671 zu stehen kommt. Auf der Strecke Romanshorn-Zürich sind im Ganzen für $82_{,29}$ Kil. Bahnlänge 782 Jucharten expropriirt und für dieselben Fr. 1,424,376 bezahlt worden, wonach sich der Durchschnittspreis auf Fr. 1860. 50 Cts. stellt. Im Ganzen wurden für die sämmtlichen 188 Kil. Bahn $1{,}560_{,68}$ Jucharten Land verwendet mit einer Expropriations-Summe von Fr. 3,243,512 53 Cts.

Die Verkehrsverhältnisse auf den Linien sind ausgezeichnet, besonders im Gütertransport. Im letzten Sommer entwickelte sich ein ausserordentlich grosser Getreidetransport von Romanshorn nach den Linien der Centralbahn und auf die Westschweizerischen (nach Frankreich), der die frühern Verhältnisse in einer nie berechneten Weise weit überstieg.

Die Totaleinnahme von 1861 beträgt Fr. 5,615,696. 92 Cts. oder pr. Kilom. Fr. 32,410. 16 Cts. Das Finanzergebniss zeigt einen Reinertrag von Fr. 3,442,871. 71 Cts., in Procenten $62_{,23}$ der Brutto-Einnahme, per Kilometer Fr. 19,341. 97 Cts. Der Verwaltungsrath beschloss, für dieses Jahr acht Procent den Aktionären zu zahlen. Die Aktien à 500 Fr. stehen in diesem Augenblicke auf Fr. 710 im Course.

Interessant ist die Zunahme der Personen- und Waarenbewegung und der betreffenden kilometrischen Einnahmen seit der Betriebs-Eröffnung 1855. Wir lassen sie hier folgen, als eine bemerkenswerthe Notiz für eine spätere Eisenbahnstatistik:

Im J.:	Kil.	Personen.	Güter. Ctr.	Ertrag pr. Kil.
1855	60	343,457	1,281,279	Fr. 11,710 57.
1856	106	703,599	1,875,894	„ 14,515 33.
1857	$134_{,4}$	940,208	2,851,928	„ 17,890 25.
1858	$156_{,53}$	1,116,376	3,056,538	„ 18,214 07.
1859	$168_{,1}$	1,261,789	4,109,299	„ 21,522 76.
1860	178	1,316,586	5,834,315	„ 26,627 86.
1861	178	1,489,358	7,944,567	„ 32,410 61.

Somit ist der Gütertransport im Jahre 1861 gegen 1860 um $36_{,69}$ Procent gestiegen. Ueberraschend ist die Zunahme des Total-Güterverkehrs auf einzelnen Stationen; z. B. bei Zürich ergiebt sich eine Centnerzahl von 3,642,703 gegen 3,003,030 Ctr. im Jahre 1860; bei Romanshorn eine solche von Ctr. 2,080,822 gegen Ctr. 1,156,869 vom letzten Jahre, und so gesteigert auf allen verkehrsreichen Stationen.

So besitzt die Nordostbahn auf ihrer Linie einen industriell und durch einen lebhaften Transit vom Bodensee nach den inneren Schweizer. Linien vortrefflich unterstützten Güterverkehr, der noch durch den bedeutenden Steinkohlentransport auf der ganzen Strecke nach Romanshorn für die Dampfer des Bodensees und mehre dortige Etablissements, sowie auch durch einen Transit derselben nach den Vereinigten Schweizer-Bahnen (Ctr. 101,478) bedeutend gesteigert wird.

Da bei den hohen Holzpreisen in der Schweiz die Verwendung der Steinkohle immer allgemeiner wird, so steht nach dieser Seite ein blühender Transitverkehr in Aussicht. Die Kohlen

selbst sind Saar- und Ruhrkohlen, und werden durch die Pfälzer Bahnen und die Französ. Ostbahn auf die Centralbahn nach Aarau und durch die Badische Bahn bei Waldshut auf die Nordostbahn geleitet und gehen durch diese auf einer Strecke von 158 Kil. nach Romanshorn und auf einer Transitstrecke von 76 Kil. bis Zürich und 102 Kil. bis Winterthur auf die Linie der Vereinigten Schweizerbahnen.

Auch die im allgemeinen Betrieb speciell geführte Rechnung der Dampfschifffahrt zeigt gegen früher ein äusserst günstiges Resultat. Die Gesammteinnahmen betrugen 1861 Fr. 349,108 28 Cts.; die Ausgaben Fr. 243,491. 86 Cts. wonach sich der Reinertrag auf Fr. 105,616. 42 Cts. stellt gegen Fr. 73,832. 24 Cts. vom Jahre 1860. Der erzielte Nettoertrag repräsentirt einen Zins von $11_{,9}$ Procent — Dampfbootkapital: pro $887{,}208_{,83}$ Cts.

(Schluss folgt).

Die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft auf der Londoner Weltausstellung.

☥ Die K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft constituirte sich zu Anfang des Jahres 1855, nachdem sie von der Staatsverwaltung folgende Concessionen nebst Grundbesitz erworben hatte:

1) Die Concession von $153^1/_2$ Meilen theils bereits im Betriebe stehender, theils im Bau begriffener oder projectirter Eisenbahnen;

2) einen im Temesvarer Banate nahe an der südöstlichen Grenze des Kaiserreichs gelegenen Grundbesitz, welcher mit Einschluss des bei Gladna nordöstlich von Temesvar liegenden Grundcomplexes eine Ausdehnung von 248,463 Joch hat, wovon 157,375 Joch Waldungen sind. Es finden sich daselbst mineralische Brennstoffe und Metallbergwerke, sowie die zur Ausbeutung dieser Reichthümer nöthigen industriellen Etablissements;

3) die Concessionen auf die Kohlenwerke bei Kladno und Brandeihl in Böhmen in der Nähe von Prag.

Ferner hatte die Staatsbahn-Gesellschaft gleichzeitig von einer anderen Gesellschaft durch Kauf an sich gebracht:

4) die damals in einer Länge von $5^1/_2$ Meilen bis Bruck an der Leitha im Betrieb gestandene Wien-Raaber Bahn, welche die Gesellschaft bis nach Neu-Szöny an der Donau, der Festung Komorn gegenüber, weitergeführt hat, wodurch deren Länge auf 21 Meilen gebracht wurde;

5) die Maschinenfabrik in Wien, welche Eigenthum der Wien-Raaber Bahn war.

Die Staatseisenbahn-Gesellschaft hat somit von dem Zeitpuncte ihrer Gründung an die Aufgabe gehabt, nicht nur ein Bahnnetz von einer Gesammtausdehnung von $174^1/_2$ Meilen zu vervollständigen und im Betriebe zu erhalten, sondern auch einen ausgedehnten Grundbesitz zu verwalten und den Betrieb der Berg- und anderer industriellen Werke, durch welche deren Werth erhöht werden könnte, theils zu entwickeln, theils neu ins Leben zu rufen.

In diesem Augenblicke beschäftigt die Gesellschaft unmittelbar eine Anzahl von nicht weniger als 25,700 Beamten, Dienern und Arbeitern, welche mit Inbegriff der Familien, eine Summe von mehr als 60,000 Seelen repräsentiren; wozu noch jene Familien zu rechnen sind, welche von gepachteten Grundstücken leben und nicht weniger als 5000 zählen.

Die Gesellschaft betheiligt sich an der Londoner Ausstellung mit folgenden Gegenständen:

I. Muster sämmtlicher Roh- und Werksproducte ihrer Berg- und Hüttenwerke, sowie Domänen im Banate und in Böhmen.

II. Erzeugnisse ihrer Maschinenfabrik, in der seit 1855 314 Locomotiven und 3227 Waggons erzeugt worden sind. Die gegenwärtige Einrichtung der Maschinenfabrik reicht für eine jährliche Erzeugung von 75 Locomotiven und 1200 Waggons nebst andern Erzeugnissen von geringerer Bedeutung aus. Diese Fabrik zeichnet sich vortheilhaft durch die Gediegenheit ihrer Arbeiten und die vorzügliche Beschaffenheit der von ihr verwendeten Materialien aus, welche letztere zum grössten Theile durch andere der Gesellschaft gehörige Etablissements geliefert werden. Es ist auch der Fabrik gelungen, eine Bestellung von 85 Locomotiven und 770 Waggons für die russischen Bahnen zu erhalten. Die genannte Maschinenfabrik lieferte zur Ausstellung: a) Die Zeichnung einer neuen Dampfschmiedepresse; b) Eine Schnellzugslocomotive mit 4 Cylindern, und eine Locomotive für Gebirgsbahnen mit Verkuppelung der nicht parallelen Achsen.

III. Drei Bände autografirter Zeichnungen von den verschiedenen Bauobjecten und Einrichtungen der Eisenbahnlinien und der Berg- und Hüttenwerke und Domänen, welche als Normalpläne der Gesellschaft gelten. Unter denselben verdienen die Gitterbrücken über die Flüsse Eipel und Gran in Ungarn, sowie auch die neuartige Vorrichtung zur Regulirung und Erzielung einer schnellen Wirksamkeit der Wagenbremsen besonders hervorgehoben zu werden.

Jede Wagenbremse, und insbesondere beim Eisenbahnbetriebe, muss, wenn sie den Anforderungen entsprechen soll, ein kräftiges und schnelles Anziehen gestatten.

Die üblichen Schraubenbremsen der Eisenbahnwagen genügen wohl in Bezug auf ihre Wirksamkeit, ihr Anziehen aber geht im Allgemeinen zu langsam vor sich, weil das Lüften der Bremse nicht beschränkt ist und häufig weit den Punct überschreitet, an welchem bereits das nöthige Freiwerden des Rades erreicht ist. Es muss also das Lüften der Bremse beschränkt werden, jedoch blos unter Anwendung von solchen Vorrichtungen, welche beim Anziehen der Bremse ihre Wirksamkeit nicht vermindern, so dass bei der Handhabung der Bremse gleichzeitig die beiden wesentlichsten Bedingungen, nämlich Schnelligkeit und Wirksamkeit erfüllt werden.

Ausserdem ist es erforderlich, dass die Bremse in jedem Stadium der Abnützung der Bremsklötze ihre Function mit der umgeänderten Schnelligkeit und Wirksamkeit verrichte.

Die vom gesellschaftlichen Ingenieur Lindner construirte Bremsvorrichtung entspricht allen diesen Anforderungen. Dieselbe ist seit dem Jahre 1856 an 200 Wagen der Staatsbahngesellschaft angebracht worden.

Ausserdem wurde diese Bremsvorrichtung auch in Deutschland seit dem Jahre 1857 auf folgenden Bahnen eingeführt. Breslau-Ratibor, Berlin-Breslau, Leipzig-Dresden, Bodenbach-Dresden, Braunschweig-Lüneburg und Halle-Cassel.

IV. Bendersche Signalscheiben. Auf den Oesterreichischen Bahnen bedingt das Betriebs-Reglement, dass die Ausweichen der Geleise mit Signalen versehen sind, welche dem Locomotivführer anzeigen, ob die Ausweiche auf die gerade Bahn oder für das Seitengeleise eingestellt ist, und im letztern Falle überdies, ob das zu befahrende Seitengeleise rechts oder links vom Hauptgeleise abzweigt.

Steckt man eine entsprechende Signalvorrichtung auf einen verticalen Ständer auf, welcher derart mit dem Hebel der Ausweichvorrichtung in Verbindung gebracht ist, dass er sich dreht, wenn die Stellung des Hebels, somit auch die des Wechsels verändert wird, so erhält man eine dem Oesterreichischen Reglement entsprechende Einrichtung.

Die gewöhnliche früher im Gebrauch gestandene Vorrichtung ist folgende:

Während des Tages. Der verticale Ständer trägt eine flache Scheibe, welche zu beiden Seiten durch einen verticalen Durchmesser in zwei Kreishälften getheilt, halb roth und halb weiss angestrichen ist. Diese Scheibe ist auf den Ständer derart befestigt, dass dieselbe parallel zur Bahn steht, und dem Locomotivführer ihre Schneide zeigt, wenn der Wechsel für die gerade Bahn eingestellt ist. Ist dagegen der Wechsel für ein Ausweichgeleise gestellt, so steht die Scheibe senkrecht zur Richtung der geraden Bahn und zeigt dem Locomotivführer ihre volle Fläche, in welchem Falle dann die weisse Hälfte der Scheibe in ihrer Lage links oder rechts anzeigt, ob das Ausweichgeleise nach links oder rechts abzweigt.

Während der Nacht bediente man sich früher zum Signalisiren einer oder zweier an der obigen Scheibe befestigten Laternen, welche an ihren Seiten mit verschiedenfarbigen Gläsern versehen waren. Durch entsprechende Combination der sichtbar werdenden Farbenlichter erhielt man ähnliche Andeutungen, wie durch die Scheibe allein bei Tage.

Durch diese Einrichtungen entstand jedoch zur Nachtzeit besonders auf grössern Bahnhöfen eine solche Anhäufung der Farbenlichter roth, weiss und grün, herrührend von den Lichtsignalen der Weichen, dann von den zur Deckung der Fahrbetriebsmittel verwendeten farbigen Laternen, dass hierdurch leicht Irrungen und selbst beklagenswerthe Unfälle herbeigeführt wurden.

Der gesellschaftliche Ingenieur Hr. Wolf Bender stellte sich die Aufgabe, sowohl bei Tage als auch bei Nacht für die Signalisirung der Wechselstellungen nur eine Vorrichtung von specieller Construction anzuwenden, um dadurch allen Verwechslungen vorzubeugen.

Nachdem die Scheibe für Tagsignale vollkommen genügte, so behielt er dieselbe auch für die Nacht bei, indem er die directen verschiedenfarbigen Lichtzeichen beseitigte und die Scheibe selbst auf eine entsprechende Weise in ihren Flächen und in ihrer Schneide beleuchtete.

Die Bender'sche Scheibe besteht aus zwei concaven Flächen. Dieselben sind zur Hälfte roth, zur Hälfte weiss angestrichen, gerade so wie es oben für die gewöhnliche einfache Scheibe gesagt wurde, nur sind selbe in der Mitte rund ausgebrochen und dann wieder daselbst mit weissem Glase verschlossen, so dass aus dem Innern die Lichtstrahlen, welche von der Centralflamme ausgehen, frei heraustreten können. Gegenüber dieser Flammen sind zu beiden Seiten der Scheibe Reflectoren aufgestellt, welche das auf ihre entsprechend geneigten Flächen auffallende Licht auffangen und zum Zwecke der Beleuchtung der concaven Flächen auf diese hin zurückreflectiren.

Zu beiden Seiten vertical an der Kantenbegrenzung der Scheibe, befinden sich mit mattem Glase verschlossene Fenster, welche ebenfalls von der im Centrum befindlichen Flamme beleuchtet werden.

Es ist selbstverständlich, dass man mit einer so eingerichteten und

*

beleuchteten Scheibe sowohl bei Tage als bei Nacht dieselben Signale wird geben können, und dass diese leicht von den übrigen Lichtsignalen auf einem Bahnhofe zu unterscheiden sein werden.

Die Construction der Scheibe hängt von mehreren einflusshabenden Factoren ab. Man kann einen mehr oder weniger grossen Durchmesser für die Scheibe annehmen, die Kegel der Reflectoren mehr oder weniger zuspitzen, und selbe mehr oder weniger von der Lichtflamme entfernt fixiren.

Die ersten Scheiben nach diesem System sind in Oesterreich im Jahre 1851 construirt worden.

Dieselben sind seitdem weiter verbessert worden und in Folge der Vortheile, welche ihre Einfachheit und die hervortretende Characteristik ihrer Signale bietet, auf allen Oesterreichischen Bahnen in Aufnahme gekommen, und haben sich auch auf einigen Deutschen Bahnen bereits Eingang verschafft.

V. Schneepflüge. Die Schneeverwehungen bilden beim Eisenbahnbetriebe für den regelmässigen Verkehr mitunter grosse Hindernisse, und in allen Gegenden, welche ein rauhes Klima haben, werden verschiedene Mittel angewendet, um die Ablagerung von Schnee durch Schneewehen zu verhindern, oder wenn dies nicht möglich war, sie zu durchbrechen.

Bei ruhigem Wetter ist die Ablagerung des Schnees an einem Puncte selten sehr gross; meistens aber wird der fallende Schnee durch einen mehr oder weniger heftigen Wind getrieben, welcher je nach seiner Richtung und andern Umständen, den Schnee in die Einschnitte trägt.

Der vom Wind getriebene Schnee bedeckt zuerst die Böschung auf der Windseite, und schreitet nach und nach gegen die Mitte des Einschnittes vor. Bei grossen Einschnitten wird dabei oft wenigstens ein Geleise fahrbar erhalten; bei niederen und mittleren Einschnitten von 6′ bis 9′ Tiefe, werden meistens beide Geleise mit Schnee bedeckt.

Diese Schneeverwehungen finden besonders auf grossen Ebenen statt, wo der Wind mehr Wirkung hat.

Um die Ablagerung der Schneemassen durch Schneewehen zu verhindern, werden gewöhnlich bei kleinen und mittleren Einschnitten längs derselben Anpflanzungen, Erddämme oder Planken angebracht.

Die Anpflanzungen bedürfen längerer Zeit zu ihrer Entwickelung, und sind oft nicht ohne Einfluss auf die Adhäsion der Locomotiven; die anderen Mittel, sonst unschädlich, haben in Bezug auf die Schneewehung, die sofortige doppelte Wirkung:

1) Sie halten den Schnee auf ihrer Vorderseite auf,
2) sie vergrössern auf ihrer Rückseite die Tiefe des Einschnittes und daher die Grösse des ausserhalb der Schienen liegenden Raumes für die Ablagerung des Schnees.

In Gebirgsgenden muss man sich auch mit den Mitteln beschäftigen, welche den Schneelavinen entgegenzusetzen sind, wenn man es nicht vorzieht, durch Deckung der Bahn denselben über die Bahn den Weg zu ebnen.

Diese Arbeiten um die Schneeablagerung zu verhindern, sind ziemlich kostspielig, und können deshalb auch nur dort vorgenommen werden, wo die Schneeverwehungen in einem bestimmt ausgesprochenen Character periodisch wiederkehren; bei Schneefall während eines ruhigen Wetters sind sie ohne Wirkung.

Es bleibt also immer mehr oder weniger die Wahrscheinlichkeit für die Verlegung der Bahn durch Schneeablagerungen, und man muss in Gegenden von rauhem Klima immer gerüstet sein, die Schneemassen, deren Ablagerung man nicht verhindern kann, zu beseitigen.

Man benützt hiezu Schneepflüge, welche in entsprechender Entfernung vor dem Zuge von einer Locomotive geschoben werden und in der Schneelage für den nachfolgenden Zug eine freie Gasse bilden.

Auf den Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft entfällt ein Schneepflug auf eine Bahnlänge von $5{,}_5$ Meilen.

Die Schneepflüge, welche die Gesellschaft mit der Bahn übernommen hatte, sind vierräderig, wiegen 130 Ctr. und haben die Form eines Keiles mit concaven Seitenflächen. Die grösste Breite dieser Schneepflüge ist 9′, ihre Höhe 4′ 3″.

Diese Schneepflüge theilen den über dem Geleise liegenden Schnee und schieben ihn zu beiden Seiten des Geleises, indem sie ihn comprimiren.

Es ist leicht einzusehen, dass zu einer solchen seitlichen Bewegung und Comprimirung des Schnees, besonders wenn derselbe dicht oder gefroren ist, eine grosse Kraftäusserung gehört, und dass schon bei einer geringen Höhe des Schnees der Schneepflug oft den Dienst versagt und im Schnee sich festkeilt. Noch weniger ist eine wirksame Hilfe von einem solchen Schneepfluge zu erwarten, wenn es sich darum handelt, eine quer über die Bahn auslaufende Schneewehe zu durchbrechen, weil in einem solchen Falle auf der Seite des Schneepfluges, wo der Schnee höher liegt, eine grössere Seitenpressung entsteht, welche ihn in den meisten Fällen aus den Schienen hebt.

Die geringe Wirksamkeit der oben beschriebenen Schneepflüge ist die Folge ihrer fehlerhaften Construction.

Ein guter Schneepflug soll folgenden Bedingungen entsprechen:

1) Der Schneeflug soll den Schnee von der Bahn nicht einfach zur Seite schieben, sondern ihn erheben und ausserhalb der Breite der Fahrbetriebsmittel des Zuges auf die Bahn lagern.
2) Das Gewicht des Schneepfluges muss ein solches sein, und während seiner Thätigkeit soll durch die wegzuschaffende Schneemasse der Druck des Schneepfluges auf seine Räder derart vermehrt werden, dass er nicht durch einen allerfälligen Seitendruck des Schnees aus der Bahn gehoben werden kann.
3) Die Bewegung der Schneemasse muss mit der möglich kleinsten Kraftäusserung geschehen, weil davon die Höhe jener Schneemasse abhängen wird, welche noch von einer Locomotivkraft beseitigt werden kann.

Die Bewegung der Schneemasse muss daher längs einer continuirlichen Fläche stattfinden, und die Richtung der Bewegung darf nicht plötzlich geändert werden.

4) Der von der Bahn gehobene und zur Seite gelegte Schnee muss derart deponirt und bis zu jenem Grade gepresst werden, dass er nicht hinter dem Schneepfluge wieder auf die Bahn herabfällt und ein Hinderniss bildet.
5) Der Schneepflug soll den Schnee so viel als thunlich immer im compacten Zustande bewegen und zur Seite legen, und nicht zerschlagen und zertheilt zur Seite werfen, weil im letzteren Falle bei dem geringen Gewichte der einzelnen Schneetheile, solche Schneemassen in der Luft schwebend erhalten werden, dass die so erzeugten Schneewolken den Schneepflug und die Maschine einhüllen, und jede Beobachtung der Bahn oder der Signale unmöglich machen.
6) Der Schneepflug muss an einem hintern Ende so construirt sein, dass er bei geringer Schneehöhe auch ein Zurückfahren gestatte.

Bei der Staatsbahn-Gesellschaft wurde ein neuartiger Schneepflug construirt, welcher allen diesen Bedingungen entspricht, und nach der mit Erfolg geschehenen Erprobung, für die weitere Anschaffung als Muster dient.

Die Hauptdimensionen des neuartigen Schneepfluges sind:

Die Länge ohne den rückwärtigen Flügel	18′ —″
Untere Breite	9′ 3″
Obere grösste Breite	10′ 6″
Höhe des Pfluges	11′ —″
Höhe der untern Kante des Pfluges über den Schienen	—′ 3″
Durchmesser des vordern Räderpaares	2′ 6″
Durchmesser des hintern Räderpaares	3′ —″
Entfernung der ersten Radachse von der Spitze des Pfluges	7′ —″
Entfernung der beiden Radachsen	8′ 9″

Die äussern Flächen des Schneepfluges liegen symmetrisch zu einer durch die Längenachse des Gestelles geführten verticalen Ebene. Wenn man nun die eine Hälfte betrachtet, so ist:

a) Eine ebene Seitenwand, deren horizontale Linien parallel zu den Schienen sind und deren verticaler Schnitt eine aus der Bahn geneigte Linie gibt. Diese Fläche comprimirt den aus der Bahn geschaufelten Schnee und bestimmt zugleich die Breite der im Schnee zu öffnenden Gasse;

b) eine windschiefe Fläche, deren Erzeugende, Anfangs horizontal, sich nach rückwärts bis zur verticalen Lage erhebt und selbst diese bis zur Neigung der Fläche überschreitet. Diese Fläche erhebt den Schnee und wirft ihn ausserhalb des zu eröffnenden Profils;

c) eine windschiefe Fläche, welche die früher sub b) erwähnte Fläche gegen oben begrenzt, und durch ihre nach vorwärts geneigte Länge den einmal gehobenen Schnee verhindert sich zu hoch zu erheben und dazu dient, den Schnee compacter zu machen und ihn aus der Bahn zu werfen;

d) Flächen, welche geneigte im Rücken des Pfluges angebrachte Flügel bilden, und dazu dienen, den weniger bei der rückgängigen Bewegung des Schneepfluges etwa hinderlichen Schnee zu entfernen.

Die verschiedenen Flächen des Schneepfluges sind aus Brettern von $1^1/_2$″ Dicke gebildet, welche die Gerüsthölzer des Pfluges bedecken, und selbst mit starkem Eisenbleche von $1{,}_5$ Linie verkleidet sind. Die rückwärtigen Flügel sind aus Winkeleisen und stärkerem Bleche von $2^1/_2$‴ Dicke hergestellt.

Wie wir bereits angedeutet haben, wird der Schneepflug von rückwärts durch eine Locomotive geschoben. Es ist daher an dem hinteren Theile ein starker Brustbaum mit Puffern und Kuppelvorrichtung nöthig. Da der Fall eintreten kann, den Schneepflug von vorne ziehen zu müssen, so ist ein Zughacken angebracht, auf welchen man mittelst einer Kette oder Zugstange wirken kann. Endlich befinden sich bei dem Schneepflug umlegbare Pratzen, um den Schneepflug nöthigenfalls heben zu können, sowie auch gewöhnliche Signallaternen.

Zwei nach dem eben beschriebenen Principe construirte Schneepflüge haben im vergangenen Winter auf den Bahnen der Gesellschaft den Dienst versehen, wobei folgende Wahrnehmungen gemacht wurden:

1) Der neue Schneepflug durchbrach, obwohl breiter als der alte, mit grösserer Leichtigkeit die Schneewehen.

2) Trockene, nicht gefrorene Schneewehen von 4′ Höhe und 50° Länge können mit dem neuen Schneepfluge und einer einzigen Locomotive mit einer Geschwindigkeit von 4 bis 5 Meilen pro Stunde durchbrochen werden, wornach die Bahn so freigemacht ist, dass ein nachfolgender Zug ohne Schwierigkeit passiren kann.

3) Der Schnee wird auf der sanft aufsteigenden windschiefen Fläche gehoben, ohne dass sich derselbe geballt hätte; ein Anlegen des Schnees an die Mantelfläche des Pfluges findet nicht statt; das

Aufwirbeln von Schnee ist geringer als bei dem alten Schneepfluge, obwohl es wünschenswerth erscheint, der ebenen windschiefen Fläche eine grössere Ausdehnung zu geben.

4) Der Gang des Pfluges ist ein ruhiger und sicherer und fand selbst bei Durchbrechung einer schiefen Schneewehe von einerseits 5′ Höhe und andererseits 3′ Höhe bei einer Geschwindigkeit von 3 Meilen pr. Stunde kein Entgleisen des Schneepfluges statt.

VI. System einer Telegraphenlinie mit Zwischenstationen, bei welcher blos auf den Endstationen Linienbatterien aufgestellt sind.

Die telegraphische Correspondenz zwischen verschiedenen Stationen einer Linie wurde bisher im Allgemeinen dadurch bewerkstelligt, dass man in jeder Station eine Linienbatterie aufstellte, deren electro-motorische Kraft dem Gesammtwiderstande der Leitung und der in ihr eingeschalteten Telegraphen-Apparate entsprechend war.

Die Telegraphenleitung erhält in diesem Falle den Strom nur im Augenblicke des Telegraphirens; es verbindet dann der Tastenhebel den einen Pol der Linienbatterie mit dem Leitungsdrahte, während der andere Pol und das Ende der Leitung mit der Erde in Verbindung bleiben.

Die Anschaffung und Erhaltung einer so grossen Anzahl von Batterien, welche in den Stationen zerstreut sind, verursacht Auslagen und vermehrt die Zahl jener Stellen, welche, um Störungen vorzubeugen, überwacht werden müssen. Es ist also ganz natürlich, dass man bemüht war, die Anzahl der Batterien nach Möglichkeit zu vermindern, oder dieselben selbst unentbehrlich zu machen.

Man versuchte die Verwendung von blos zwei Batterien, die man in den Endpuncten aufstellte; die Leitung verband die ungleichmässigen Pole der beiden Batterien, während die beiden andern Pole mit der Erde in Verbindung standen.

Nach dieser Anordnung circulirt constanter Strom; der Taster unterbricht während des Zeichensgebens die Verbindung der zwei Batterien und folglich auch den Strom.

Dieses System ist wegen der demselben anklebenden Unzukömmlichkeit wenig angewendet worden. Der constante Strom bewirkt einen raschen Verbrauch der Batterien und der constante Magnetismus der Eisenkerne der Electro-Magnete wirkt nachtheilig auf die Empfindlichkeit der Apparate.

Die Versuche, welche man in neuerer Zeit angestellt hat, die galvanischen Batterien durch constante Magnete zu ersetzen, mit welchen Inductionselectricität erzeugt wird, führten ebenfalls zu keinem befriedigenden Resultate.

Von dem bei der Staatsbahngesellschaft in Verwendung stehenden Ingenieur, Hrn. Theirich, ist ein neues System vorgeschlagen und combinirt worden, welches nur eine Batterie in jeder Endstation verlangt und den constanten Strom umgeht.

Dieses System beruht auf dem Grundsatz, dass wenn zwei gleichnamige Pole zweier gleich starken Batterien mit einander, und die beiden andern Pole mit der Erde verbunden sind, im Schliessungskreise kein Strom circulirt.

Bringt man dagegen irgend einen Punct der Leitung mit der Erde in Verbindung, so ensteht hierdurch eine Ableitung und es circulirt in der Leitung, und zwar von jeder Betterie bis zum Puncte der Ableitung, ein electrischer Strom.

Der Taster einer jeden sprechenden Station hat die Bestimmung, die Verbindung der Linie mit der Erde und folglich die eben besprochene Ableitung herzustellen.

Auf diese Weise kann jede Station einer Telegraphenkette auf den Apparaten der übrigen Stationen Zeichen hervorbringen.

Das Telegraphiren nach diesem System hat folgende Eigenthümlichkeiten:

1) Wenn eine Station spricht, so wird die Depesche von den Apparaten sämmtlicher Stationen mit Ausnahme derjenigen aufgenommen, welche spricht.

2) Spricht eine Endstation, so erzeugt sie den Strom mit der Batterie der andern Endstation.

3) Spricht eine Mittelstation, so liefert jede Endbatterie einen Strom in dem anliegenden Theile der Leitung bis zur sprechenden Station.

Dieses System bietet folgende Vortheile:

a) Die Manipulation ist leichter als beim gewöhnlichen System, weil man die Apparate nicht so leicht zu richten braucht;
b) der Unterschied der Stromintensitäten kann auf eine sehr einfache Art ausgeglichen werden;
c) bei Telegraphenstörungen als: bei Berührungen und Unterbrechungen ist das Telegraphiren in demjenigen Theile der Linie ermöglicht, welche zwischen einer Endstation und der von dem Orte der Störung befindlichen Mittelstation liegt;
d) dieses System ist auch zur Uebertragung der Depeschen von einer Section auf die andere geeignet;
e) man vermeidet die Auslagen für die Anschaffung und Erhaltung der Linienbatterien für die Mittelstationen;
f) da nach diesem Systeme die Stärke der Ströme beim Spiele verschiedener Stationen sich eher gleich bleibt, als beim gewöhnlichen System, so ist die Handhabung der Apparate vereinfacht;
g) die Controle des Telegraphenbetriebs ist mehr gesichert, schon aus dem Grunde, dass zwei Stationen miteinander nicht sprechen können, ohne dass davon die Endstationen Kenntniss erhalten;
h) die Unterbrechungen und der Ort derselben, ob rechts oder links, sind ohne Hilfe des Personals der andern Stationen bald constatirt;
i) das System eignet sich für die Anwendung von portativen Apparaten ohne Batterien, was den Dienst bedeutend vereinfacht;
k) ist das System auf Eisenbahnen für die electrischen Läutewerke anwendbar, welche sonst mit constantem Strom eingerichtet und folglich weniger sicher und verlässlich sind.

Mit dem neuen Telegraphensystem ward seit dem Monat Septbr. 1860 auf den südöstlichen Linien der Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft zwischen Temesvar und Bazias auf einer Länge von $15{,}_{75}$ Meil. mit 9 Bahnstationen und 4 Staatscontrol-Stationen ein Versuch gemacht.

Im Monat October desselben Jahres wurde es auf derselben Linie zwischen Pest und Czegled in einer Länge von $9{,}_{51}$ Meilen mit 8 Bahn-Stationen und 2 Staatscontrol-Stationen eingeführt.

Nachdem diese Versuche einen entschieden günstigen Erfolg hatten, wurde dieses System, ohne Uebertragungsstationen, im Novbr. 1861 auf der Linie von Wien bis Neu-Szöny eingeführt, welche eine Ausdehnung von $20{,}_{62}$ Meilen hat und 17 Bahnstationen mit 4 Staats-Telegraphenstationen enthält.

Gegenwärtig wird dasselbe auf drei neuen Strecken (Czegled-Szegedin, Szegedin-Temesvar, Brünn-Trübau) eingeführt, so dass binnen kurzem dessen Anwendung sich auf eine Länge von 88 Meilen, getheilt in 6 Sectionen, erstrecken und 63 Bahnstationen mit 17 Control-Stationen umfassen wird. Unmittelbar hierauf wird die Einführung dieses Systems in dem übrigen Theile des Bahnnetzes der Gesellschaft, welcher noch $86^1/_2$ Meilen mit 71 Bahnstationen 14 Control-Stationen in 6 Partialketten umfasst, in Angriff genommen werden.

Die vor der Anwendung des Systems gegen dasselbe erhobenen Einwürfe haben sich gegenüber den Thatsachen nicht behaupten können, denn die Versuche haben deutlich nachgewiesen:

a) Dass die zwei Batterien einer Partialkette nicht unumgänglich nothwendig dieselbe Intensität besitzen müssen, weil die telegraphische Correspondenz selbst in dem Falle noch möglich ist, wenn die zwei Batterien bedeutend von einander differiren;

b) dass die Elemente der nach dem neuen Systeme eingeschalteten Batterien eben so lange wirksam sind und nicht mehr Material consumiren, als beim alten System;

c) dass die Widerstände der Rheostate in den Mittelstationen, ohne das Telegraphiren zu beeinträchtigen, zwischen ziemlich weiten Grenzen variiren können;

d) dass Partialketten von 21 Meilen Länge mit 21 Mittelstationen ohne allen Anstand correspondiren.

Ohne Zweifel hat jede Batterie nach dem neuen System mehr zu leisten, als eine gleiche Batterie des alten Systems; allein der Verbrauch pr. Element ist bei jenem nicht um vieles grösser, weil die Batterien sich auch in den Zwischenzeiten verzehren, wo sie keinen Strom entwickeln.

Während der Thätigkeit einer Daniel'schen Batterie zersetzt sich der Kupfervitriol; das Kupfer strebt, sich an dem Kupferpole jedes Elementes niederzuschlagen. Ist die Batterie nicht geschlossen, so bilden sich dennoch zwischen der gesättigten Kupfervitriollösung in der porösen Thonzelle und dem Zinkelement Localströme, aus welcher Ursache sich der Kupfervitriol auch zersetzt, und das Kupfer sich vorzüglich an die porösen Zellenwände anlegt.

Aus diesem Grunde ist der Verbrauch nicht geringer und die poröse Zelle verliert bald ihre Eigenschaft, so dass sie viel eher dienstunfähig wird, oder mindestens einer häufigern Reinigung bedarf.

Es folgt daraus, dass die Batterien beim gewöhnlichen Systeme monatlich gereinigt werden müssen, während sie bei diesem Systeme 3 und 4 Monate wirken, ohne gereinigt zu werden.

Bei der Anwendung des neuen Systems erzielte man ein Ersparniss von 80% von der Anschaffung und von dem Verbrauch der Linienbatterien.

Die übrigen Auslagen für Einrichtung der Stationen nach dem neuen System sind nicht bedeutend grösser, als bei dem gewöhnlichen System. Die Mehrkosten belaufen sich auf einer Mittelstation auf 5 fl. 50 kr.

Die Vortheile des neuen Systems sind also in jeder Hinsicht erheblich.

Von den übrigen Ausstellungs-Gegenständen der Oesterr. Staatsbahngesellschaft, als: der Schnellzugslocomotive „Duplex“ und der Gebirgslocomotive „Steierdorf“, ist bereits in der Vereins-Zeitung Erwähnung geschehen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Cöln-Mindener Eisenbahn. (Genehmigung eines Verbindungsstranges am sogenannten Wehrhahnen und der Expropriation.) Der St.-Anz. veröffentlicht die Genehmigung der von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigten Herstellung eines Verbindungsstranges am sogenannten Wehrhahnen bei Düsseldorf, innerhalb der Gemeinden Oberbilk und Flingern, und Verleihung der Expropriations-Befugniss für diese Anlage.

Königsberg-Pillauer Eisenbahn. (Actien-Zeichnung). Königsberg, 6. Juli. In der Comitésitzung vom 3. d. Mts. wurde eine Uebersicht von dem Resultate der Actien-Zeichnung gegeben. Es haben verschiedene Private und Städte zusammen 563,400 Thlr. gezeichnet. Rechnet man nun, dass der Staat an Actien 600,000 Thlr., den Bau der Pregelbrücke mit 385,000 Thlr., die fortificatorischen Anlagen mit 150,000 Thlr., die Vergütung für den Zollerlass vom ausländischen Eisen mit 145,000 Thlr., und mit der Betriebsverwaltung die Lieferung der Locomotiven und Waggons mit 357,000 Thlr., zusammen 1,637,000 Thlr. übernimmt, so bleiben von der auf 2,500,000 Thlr. berechneten Anschlagssumme der Bahn nur noch 299,600 Thlr. durch Actien-Zeichnung aufzubringen. Da die Ausführung der Bahn in ähnlicher Weise wie die Königsberg-Eydtkuhner Bahn voraussichtlich eine bedeutende Kostenersparniss herausstellen wird, so dürften die Kosten der Bahn schon jetzt als gedeckt zu betrachten sein. Es wurde jedoch mit Rücksicht darauf, dass zur Erlangung der Concession der Nachweis von dem Vorhandensein der anschlagsmässigen Bausumme gehört, beschlossen, die Staatsregierung zu bitten: für den Fall des Bedürfnisses entweder ihrerseits die noch fehlenden 299,600 Thlr. in Actien zu zeichnen, oder sich damit einverstanden zu erklären, dass die Bau-Unternehmer zur Zeichnung der erwähnten Summe verpflichtet werden.

Eisenbahn von Goslar nach Vienenburg mit einer Zweigbahn nach dem Communion-Hüttenwerk. Hannover, 1. Juli. Die Stände haben für die Anlegung einer in die Braunschweigische Harzbahn einmündenden Eisenbahn von Goslar nach Vienenburg mit einer Zweigbahn nach dem Communion-Hüttenwerk in Oker 340,450 Thlr. bewilligt, daran aber, der „N. H. Z." nach, die Bedingung geknüpft, dass mit Ausführung der Bahn nicht eher vorgeschritten werde, als bis eine Verständigung mit Braunschweig sowohl über die Richtung der Bahn (Braunschweig hat nämlich neuerdings eine andere, angeblich zweckmässigere Richtung vorgeschlagen), als über die etwaige Ueberlassung des Betriebes auf derselben an Braunschweig versucht worden.

Expropriationsgesetz von Greiz an die Sächsisch-Bayerische Staatsbahn. Dresden. Die Erste Kammer hat in ihrer am 21. Juni Abends abgehaltenen Sitzung die Anwendung des Expropriationsgesetzes für eine von Greiz an die Sächsisch-Bayerische Staatsbahn zu bauende Eisenbahn genehmigt und ist bezüglich der Voigtland-Egerbahn den, der von der Staatsregierung gewählten neuen Linie zustimmenden Beschlüssen der Zweiten Kammer beigetreten.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Lahnbahn. (Eröffnung). Wiesbaden, 2. Juli. Die Lahnbahn ist am 5. Juli von Nassau bis Limburg dem allgemeinen Verkehr übergeben worden. (Siehe off. Anzeige.)

Bergisch-Märkische und Prinz Wilhelmsbahn. (Fusion). Nach Mittheilung der B. B.-Z. wäre die Fusionirung dieser beiden Bahnen gewiss, auch die Genehmigung der Staatsregierung gesichert.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn. (Generalversammlung). Aachen, am 5. Juli. Die letzte Generalversammlung hat im Allgemeinen nicht zu erwähnenswerthen Beschlüssen geführt. Die Versammlung vernahm mit Befriedigung, dass die Belgischen Bahnprojecte, deren Ausführung für die Zukunft der Mastrichter Bahn von grosser Bedeutung ist, der Belgischen Kammer vorgelegt sind.

+ Freiberg-Tharander Staats-Eisenbahn. (Probefahrt und Eröffnung). Freiberg, am 5. Juli. Heute wurde die nunmehr vollendete Freiberg-Tharander Staats-Eisenbahn zum ersten Male in ihrer ganzen Ausdehnung mit Locomotiven befahren. Mittags 1 Uhr langten die Locomotiven Freudenstein und Silberbleib, erstere mit zwei Personenwagen auf dem hiesigen mit Flaggen und Guirlanden geschmückten Bahnhofe an, wo in der Güterhalle eine angemessene Festlichkeit veranstaltet war. Die Eröffnung der Bahn findet in der ersten Hälfte des August statt.

Albertsbahn. (Generalversammlung). Dresden, 28. Juni. Die heutige Generalversammlung war sehr lebhaft, das Directorium beklagte sich über die Angriffe der Presse, welche dieselbe gegen die stattgehabte Tarif-Erhöhung gerichtet hatte. Das Ergebniss der Debatte war die Verwerfung des schon vor der Generalversammlung angemeldeten Antrages: „Die Generalversammlung, indem sie die gute Absicht ihrer Verwaltungsorgane anerkennt, spricht die durch die Erfahrung der letzten Monate befestigte Ueberzeugung aus, dass eine Tarif-Erhöhung weit entfernt, die Einnahmen der Albertsbahn zu heben, dieselben vielmehr beeinträchtigt, und empfiehlt deshalb dem Directorium und dem Gesellschafts-Ausschusse, die Tarife auf die vor dem 1. Januar bez. dem 1. März d. J. bestandenen Sätze zurückzuführen." — Mehrfache Einwendungen gegen den aufgestellten Abschluss blieben erfolglos und wurde schliesslich die Justification ausgesprochen.

— r — Bayer. Staatsbahnen. (Verkehr). München, Anfang Juli. — Der Verkehr auf den Kgl. Bayer. Eisenbahnen im Monat Mai 1862 war folgender: 402,318 Reisende und 346,609 fl. Einnahme; 2,068,906 Ctr. Frachtgüter und 650,668 fl. Einnahme; für Bagage, Equipagen und Thiere 41,842 fl. Summa der Einnahme einschliesslich von 5,470 fl. für Militärtransporte und Extrazüge 1,039,120 fl. Gegen den entsprechenden Monat des Vorjahres mehr: 16,996 Personen, 199,686 Ctr. Frachtgüter: 58,058 fl.

— r — Bayer. Ostbahnen. (Verkehr). München, Anfang Juli. — Der Verkehr auf den Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen im Monat Mai 1862 war folgender: 151,064 Reisende mit 100,872 fl. Einnahme; 687,560 Ctr. Frachtgüter mit 188,523 fl. Einnahme; Reisegepäck, Equipagen, Thiere mit 10,630 fl. Gesammtsumme der Einnahme: 300,026 fl. Im entsprechenden Monat des Vorjahres 215,040 fl., mithin heuer mehr um 84,986 fl. —

— r — Bayer. Ostbahnen. (Neue Gütertransportvorschriften. München, Anfang Juli. — Mit dem 1. Juli sind auch auf den Bayerischen Ostbahnen für den innern Verkehr die bisherigen Transportvorschriften ausser Wirksamkeit gesetzt und treten die neuen, welche sehr wesentliche Aenderungen enthalten, an deren Stelle. — In Hinblick auf die grössere Haftungs- und Ersatzpflicht, welche durch die in das neue Güter- und Reisegepäck-Beförderungsreglement und Uebereinkommen der Vereins-Eisenbahn-Verwaltungen aufgenommenen Bestimmungen des Deutschen Handelsgesetzbuches den Eisenbahnen und dem Eisenbahn-Personale erwächst, hat die General-Direction der Kgl. Bayer. Verkehrs-Anstalten besondere und umfassende Anweisungen zum Vollzuge des Güterbeförderungs-Reglements vom 1. Juli 1860 erlassen. —

Böhmische Westbahn. (Eröffnung der Strecke von Skurnian nach Prag). Am 29. Juni d. J. hat auf der neu zu eröffnenden Strecke der Böhmischen Westbahn von Skurnian nach Prag die erste Locomotive verkehrt. Die genannte Strecke soll am 15. d. M. dem allgemeinen Verkehre übergeben werden und am 14. d. M. die erste Eröffnungsfahrt auf derselben stattfinden. Vorläufig werden dem Vernehmen nach zwei Züge täglich von Prag abgehen. Die Fahrt von Prag nach Pilsen wird drei Stunden dauern und die Anschlüsse der Böhmischen Westbahn an die Bayerischen Bahnen derart geregelt werden, dass man von Prag in 11 Nürnberg, in 14 Stunden München erreicht.

Kalender.

Cöln-Mindener Eisenbahn. (Verloosung). Die Verloosung der im Monat Januar 1863 zur Amortisation gelangenden Prioritäts-Obligationen findet am 26. Juli statt.

Mecklenburgische Eisenbahn. (Verloosung). Die Verloosung der am 2. Januar 1863 zur Auszahlung kommenden Prioritäts-Obligationen Lit. A. und B. findet am 25. Juli statt.

Ausland.

Warschau-Bromberger Eisenbahn. (General-Versammlung). In der zu Warschau am 28. Juni stattgehabten zahlreich besuchten General-Versammlung wurde der Geschäftsbericht pro 1861 verlesen. Derselbe enthält eine specielle Zusammenstellung aller bis zum Schluss des vorigen Jahres auf der neuen Bahnstrecke ausgeführten Arbeiten, wofür laut Hauptbilanz der Centralbuchhandlung 1,989,490 RS. 63 Kop. verausgabt worden sind. Der Präsident, Commerzienrath Epstein, fügte diesem die Bemerkung hinzu, dass wenn nicht aussergewöhnliche Ereignisse eintreten, die Bahn zu der in der Concessionsurkunde vorgesehenen Zeit beendet und diese Linie, die den Weg nach Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg um ein Bedeutendes abkürzt, noch in diesem Jahre dem Verkehr übergeben werden wird.

Franco-Suisse. (Bilance am 31. Dec. 1861). Die Anlagekosten betrugen bis 31. Dec. 1861 Fr. 341,107 pro Kilometer (Bahnlänge $70_{,1}$ Kilom.).

Befördert wurden a. 1861 7,767,694 Personen auf die Entfernung von 1 Kilometer, oder 110,809 Personen auf die ganze Bahnlänge (Nordostbahn 220,056, Vereinigte Schweizerbahnen 118,350). — Pro Kilometer ertrug durchschnittlich jede Person $7_{,28}$ Ct. — Jeder Reisende befuhr durchschnittlich $18_{,5}$ Kilometer. —

Die Einnahme für Gepäck betrug $6_{,4}$ % der Einnahmen aus dem Personentransport (inclusive Gepäck), welche sich im Ganzen auf Fr. 561,571.12 und pro Kilometer auf Fr. 8011 beliefen (Centralbahn Fr. 13,655, Nordostbahn 12,086, Vereinigte Schweizerbahnen 7049 pro Kilometer).

An Gütern wurden befördert 23,402,760 Doppelcentner auf die Entfernung von 1 Kilometer oder 333,848 Dctnr. auf die ganze Bahnlänge. — Jeder Dctnr. Gut ertrug durchschnittlich $16_{,9}$ Ct. und befuhr circa 28 Kilometer. — Von Neuchâtel aus wurden 100,787 Dctnr. Güter befördert, während 276,738 Dctnr. ankamen.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Von der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn ist am 5. Juli die $3_{,51}$ Meilen lange Strecke von **Nassau** bis **Limburg** mit den Stationen

Laurenburg, Balduinstein (Schloss Schaumburg), **Fachingen, Diez und Limburg**

dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahnverwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 7. Juli 1862.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Bei der am 1. d. Mts. stattgehabten Ausloosung der für das laufende Jahr zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen und Dortmund-Soester Eisenbahn sind folgende Nummern gezogen:

I. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

a) Von den gemäss der Allerhöchsten Privilegien vom 2. October 1848 und 28. Juli 1849 emittirten Obligationen I. Serie:

No. 164. 321. 395. 425. 428. 525. 631. 760. 846. 926. 1114. 1326. 1386. 1390. 1415. 1552. 1666. 1681. 1725. 1897. 1904. 1965. 2081. 2091. 2212. 2306. 2480. 2557. 2571. 2703. 2718. 2748. 2919. 3009. 3015. 3035. 3047. 3109. 3300. 3318. 3404. 3485. 3560. 3584. 3859. 4074. 4314. 4392. 4438. 4464. 4618. 4988. 5155. 5204. 5713. 5767. 5908. 5914. 5942. 6061. 6282. 6309. 6415. 6427. 6870. 6935. 7132. 7183. 7247. 7514. 7537. 7754. 7777. 8267. 8409. 8422. 8471. 8514. 8592. 8725. 8732. 8993. 9114. 9143. 9300. 9428. 9638. 9735. 9825. 9860. 10022. 10202. 10360. 10452. 10515. 10538. 10909.

b) Von den gemäss des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. März 1850 emittirten Obligationen II. Serie:

No. 3. 121. 219. 259. 287. 373. 376. 496. 507. 690. 883. 890. 1006. 1059. 1094. 1149. 1245. 1246. 1544. 1602. 1638. 1758. 1902. 1909. 1931. 1984. 2094. 2145. 2412. 2493. 2554. 2634. 2883. 3095. 3127. 3157. 3356. 3377. 3630. 3679. 3722. 3820. 3839. 3976. 3988. 4033. 4043. 4400. 4518. 4568. 4589. 4608. 4658. 4796. 4805. 5044. 5308. 5376. 5379. 5551. 5648. 5688. 5772. 5809. 5950. 6572. 6755. 6772. 7095. 7318. 7333. 7721. 7877. 7940. 8517. 8595. 8754. 8828. 8853. 8868. 9082. 9192. 9225. 9328. 9447. 9615. 9702. 9710. 9711. 9934. 10123. 10214. 10330. 10494. 10504. 10513. 11124. 11290. 11419. 11552. 11627. 11704. 12200. 12274. 12443. 12469. 12476. 12507. 12622. 12637.

II. Dortmund-Soester Eisenbahn.

a) Von den gemäss des Allerhöchst genehmigten Statut-Nachtrages vom 6. Juli 1853 emittirten Obligationen I. Serie:

No. 239. 493. 587. 596. 615. 1035. 1190. 1553. 1752. 2079. 2173. 2400. 2957. 2960. 2986. 2998. 3036. 3058. 3335. 3719. 4098. 4118. 4334. 4512. 4604. 4846. 4878. 5014. 5857. 6020. 6150. 6557. 6643. 7019. 7125. 7229. 7236. 7410. 7919. 7983. 8052. 8177. 8252. 8292. 8473. 8513. 9168. 9175. 9193. 9418. 9533. 9633. 9657. 9932. 9958. 10112. 10122. 10382. 10797. 10835. 10917. 10921. 11071. 11107. 11214. 11360. 11482. 11888. 12222. 12299. 12872. 13100. 13106.

b) Von den gemäss des Allerhöchsten Privilegiums vom 23. März 1857 emittirten Obligationen II. Serie:

No. 71. 181. 855. 1326. 1421. 1499. 1604. 2014. 2236. 2543. 2618. 3651. 4229. 4306. 4339. 5127. 5151. 5272. 5661. 5741. 5979. 6067. 6222. 6363. 6369. 6415. 6547. 6585. 6645. 6981. 7418. 8388. 8427. 8593. 8734. 8916. 9007. 9065. 9176. 9255. 9327. 9396. 9585. 9654. 9657. 9744. 9878. 9882. 10005. 10081. 10110. 10133. 10487. 10537. 10885. 11127. 11136. 11235. 11372. 11510. 11929. 12044. 12136. 12397. 12452. 12512.

Die Auszahlungen des Nennwerths dieser Obligationen erfolgt an den Präsentanten gegen Auslieferung derselben vom 2. Januar 1863 ab

in Elberfeld bei den Herren **von der Heydt, Kersten & Söhne** und bei unserer Haupt-Kasse,
in Düsseldorf bei den Herren **Baum, Böddinghaus & Comp.,**
in Köln bei dem **A. Schaaffhausen**'schen Bankverein nnd
in Berlin bei den Herren **H. F. Fetschow & Sohn.**

Mit den Obligationen sind zugleich die nach dem 2. Januar künftigen Jahres fällig werdenden Zins-Coupons abzuliefern und wird der Betrag der etwa fehlenden an dem Kapitalbetrage gekürzt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Prioritäts-Obligationen sind bisher folgende noch nicht zur Einlösung gelangt.

I. Von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

1. Von der I. Serie, und zwar:
   a. aus der Ausloosung pro 1859
      No. 1695 und 5594.
   b. aus der Ausloosung pro 1860
      No. 2115, 6558 und 7062.
   c. aus der Ausloosung pro 1861
      No. 1627. 2317. 2764. 3020. 3140. 3382. 4225. 4398. 5159. 5486. 5966. 6304. 6359. 6606. 6784. 6905. 7737. 8098. 8244. 9533 und 10,996.
2. Von der II. Serie:
   a. aus der Ausloosung pro 1860
      No. 50. 761. 4479. 6691. 10,557. 10,622. 11,731. 13,267. 14,090. 14,427. 14,521. 14,962. 15,687. 16,331. 16,552. 17,818. 18,685. 18,945. 20,365. 20,573. 20,692. 21,180. 21,372. 21,390. 22,035. 22,143. und 22,884.
   b. aus der Ausloosung pro 1861
      No. 297. 459. 510. 563. 679. 1258. 1952. 2029. 2369. 2390. 2435. 2737. 3028. 3100. 3167. 3420. 3513. 3547. 3887. 3916. 4227. 4488. 4639. 4799. 4952. 4985. 5208. 5248. 5298. 6216. 6229. 6245. 6656. 7437. 7836. 7900. 8058. 8089. 8216. 8870. 9058. 9568. 9726. 9939. 10,038. 10,096. 10,415. 10,689. 11,842. 11,957. 12,281. 12,495. 12,630. 12,677. 13,157. 13,206. 13,338. 13,720. 13,725. 13,761, 13,872. 14,011. 14,394. 14,960. 15,027. 15,047.

15,421. 15,701. 15,704. 15,943. 16,482. 16,499. 16,502. 17,367. 17,385. 17,729. 17,806. 18,094. 18,201. 18,215. 18,728. 18,739. 18,889. 18,897. 18,991. 19,495. 19,543. 19,923. 20,621. 20,646. 21,135. 21,478. 21,662. 22,070. 22,368. 22,619. und 22,716.

II. Von der Dortmund-Soester Eisenbahn.

1. Von der I. Serie:
   a. aus der Ausloosung pro 1860
      No. 455. 459. 498. 1438. 2349. 5277. 5280. 5452. 6507. 6595. 8304. 8331. 10,049. und 11,235.
   b. aus der Ausloosung pro 1861
      No. 109. 246. 573. 1589. 1696. 2080. 3841. 4077. 4611. 5003. 8290. 8740. 10,377. 10,419. 12,430. 12,727. und 13,331.
2. Von der II. Serie:
   aus der Ausloosung pro 1861
      No. 646. 1971. 2524. 2768. 2806. 6933. 7776. 7909. 8395. 8465. und 11,140.

Die Inhaber dieser Obligationen werden daher wiederholt zur Einlösung aufgefordert.

Die seit dem vorigen Jahre zur Einlösung gekommenen ausgeloosten 123 Stück Prioritäts-Obligationen I. Serie und 178 Stück II. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, sowie 56 Stück I. Serie und 52 Stück II. Serie der Dortmund-Soester Eisenbahn sind am 1. und 2. Juli c. in Gegenwart eines Notars vernichtet.

Elberfeld, den 7. Juli 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Prinz-Wilhelm Eisenbahn.

Bei der am 1. Juli cr. erfolgten Ausloosung von Prioritäts-Obligationen III. Serie der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft sind folgende 21 Nummern gezogen worden.

302. 357. 433. 648. 936. 1508. 1541. 1636. 1753. 2160. 2178. 2287. 2504. 3101. 3259. 3391. 3484. 3551. 3807. 3874. 3906.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen erfolgt an den Inhaber gegen Auslieferung derselben vom 2. Januar 1863 ab:

in Elberfeld bei den Herren **von der Heydt, Kersten & Söhne** und bei unserer Hauptkasse,
in Düsseldorf bei den Herren **Baum, Böddinghaus & Co.,**
in Cöln bei dem **A. Schaaffhausen'schen** Bank-Verein und
in Berlin bei den Herren **H. F. Fetschow & Sohn.**

Mit den Obligationen sind zugleich die nach dem 2. Januar 1863 fällig werdenden Zins-Coupons einzureichen und wird der Betrag der etwa fehlenden an dem Kapitalbetrage gekürzt.

Von den im Jahre 1861 ausgeloosten Prioritäts-Obligationen III. Serie sind die Nummern 330. 489. 749. 948. 1209. 1290. 1408. 1953. 2104. 2308. 2334. 2614. 3408. 3878. bisher nicht zur Einlösung gekommen und werden die Inhaber derselben zu deren Einreichung wiederholt aufgefordert.

Die seit der vorjährigen Ausloosung eingelösten 6 Stück Obligationen sind am 1. d. Mts. in Gegenwart eines Notars durch Feuer vernichtet.

Elberfeld, den 7. Juli 1862.

Königl. Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Pro Mai sind weder überzählige Güter vorhanden, noch fehlen welche.

Oesterreichische Südbahn. Ende Juni 1862.

A. Fehlende:

1 Pack Säcke von Raab, fehlt in Moor.
D M 1/12. 12 Pack Säcke (320 Pfd.) von Uj-Szöny, fehlen in Kis-Bér.
J P 43 42. 2 Ballen Schaafwollwaaren (72 Pfd.) von Raab, f. in Stuhlweissenburg.
S 5. 1 Pack Barchent (27 Pfd.) von der Wien-Raabbahn, fehlt in Stuhlweissenburg.
H. 3 Stück Cottone (51 Pfd.) von der Wien-Raabbahn, fehlen in Stuhlweissenburg.
2 Stück Herzschemel von Wien (Nordbahn), fehlen in Matzleinsdorf.
✡ 748. 1 Kiste Cigarren (84 Pfd.) von Bodenbach, f. in Czakathurn.

B. Ueberzählige:

Samuel Fellner's Leihanstalt. 1/12. 12 Pack Säcke (295 Pfd.) von Uj-Szöny, lagern in Kis-Bér.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Pro Monat Juni 1862 sind weder überzählige noch fehlende Güter aufzuführen.

II. Privat-Anzeigen.

Bekanntmachung.

Die **belgischen Staats-Post-Schiffe** unterhalten eine regelmässige Verbindung, zweimal täglich, über Ostende und Dover zwischen den Eisenbahnen des Continents und den englischen South-Eastern und London-Chatam-Bahnen, nach und von London.

Fahr-Ordnung

	über Brüssel und Gent, Seefahrt bei Tage:	über Mecheln und Gent, Seefahrt bei Nacht, Sonnabend ausgenommen:
Aus Köln	10.30 Abds.	10 Mrgs.
von Ostende	8.30 Mrgs.	6.30 Abds.
in Dover	2. Nachm.	Mitternacht
Ankunft in London per South-Eastern-Bahn, London Bridge Station	5.45 Abds.	4.30, 6.30, 10.30 Morgens
per Chamtam-Victoria St.	6.20 „	6.45, 11, 10.30 „
Aus London (Victoria St.	9.15 Mrgs.	8 Abds.
Aus London (London Bridge St.	9.30 „	8.35 „
von Dover	11.45 „	10.40 „ Sonntag ausgenommen.
von Ostende	7.15 Abds.	7.10 Mrgs.
in Köln	4.40 Mrgs.	4. 5 Abds.

Die directen Couponshefte und sonstigen directen Billete gelten sowohl auf der South-Eastern Bahn, als auch auf der London-Chatam Bahn, zwischen Dover und London.

Für die Dauer der Ausstellung sind ab Mainz, Köln und Aachen Hin- und Retourbillete mit 25 pCt. Preis-Ermässigung eingeführt.

In Ostende führen Omnibus die mit directen Billeten versehenen Reisenden und ihr Gepäck **gratis** von der Eisenbahn-Station zum Dampfschiff und umgekehrt.

Brüssel, im Juni 1862.

C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden.

Versandt wurde und ist durch alle Buchhandlungen und Postanstalten zu beziehen:

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Herausgeg. von **Dr. H. Scheffler.** Jahrg. 1862. Heft 3 mit 5 Tafeln Abbildungen in Folio.

Inhalt: Ueber Kupplungen und Dichtungen von Wasserleitungsröhren, von Paulus. — Hobel- und Bohrmaschine für Schwellen, von Clauss. — Der Tunnel durch den Mont-Cenis, von Rühlmann. — Dampfkessel, von Schmidt. — Kleine Dampf-Speisepumpe, von Lebrun und Leveque. — Apparat zum Füllen der Tender während der Fortbewegung, von Ramsbottom. — Verbessertes Sicherheitsventil, von Meyer. — Maschine zum Komprimiren der Luft, von Sommeiler. — Dampfüberhitzung durch die abziehenden Verbrennungsproducte, von Jacobi. — Oberbausystem für die franz. Orleans-Zweigbahnen. — Bericht von Clauss: Locomotive mit 4 Cylindern von Haswell. — Nietverbindungen. — Gussstahlreifen für Locomotiven. — Sperrvorrichtung für Bremsen. — Eiserne Wagen. —

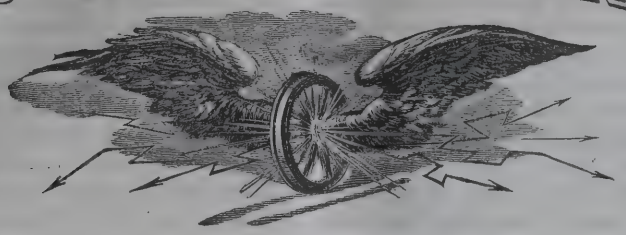
Preis des Jahrgangs 4 Thlr.

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

N°. 57. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 16. Juli 1862.

Inhalt: Das Frachtbrief-Formular des neuen Vereins-Güter-Reglements. — Die unterirdische Eisenbahn in London. — Der Deutsch-Französische Handelsvertrag und die Eisenbahnen. — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Westholsteinische Eisenbahn. Bergisch-Märkische Eisenbahn, Cöln-Haan. Cassel-Halle-Guben-Posen-Warschau. Die Fortsetzung der Weissenfels-Geraer Eisenbahn. Pfälzische Bahnen. Project von Kralup nach Turnau. Die Anschlussbahnen der Galizischen Carl-Ludwigsbahn. Bahnverbindung zwischen dem Banat und dem Adriatischen Meer. Arad-Rothenthurmpass, Vorarbeiten. — b) Eisenbahn-Betrieb: Deutsche Eisenbahnen, neueröffnete Strecken. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn, Generalversammlung. Tarif-Ermässigung auf Eisen. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, Betriebsergebnisse. Cöln-Mindener Eisenbahn, Generalversammlung. Werrabahn, Verkehrs-Verhältnisse, Oesterreichische Eisenbahnen, Subventionen und Zinsgarantien. — Ausland. Schweden. Oerebro-Töreboda, Eröffnung. Oronbahn. Mont-Cenis-Tunnel, Stand der Arbeiten. Ein neues Abonnements-System auf Eisenbahnen. Wallachische Eisenbahnen. — Telegraphenwesen. Unterbrechung der Leitung zwischen Emden und England. — Postwesen. Die Behandlung der Einzahlungsbriefe in Preussen. — Schifffahrt. Oesterreich. Subventionen und Zinsgarantien. Englische Donauschifffahrts-Gesellschaft. Herstellung einer zweiten grossen Dampfschifffahrtsverbindung zwischen England und Ostindien. — Literatur. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn,** Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. **Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn,** Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn,** Amortisation von Prioritäts-Actien und Obligationen. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn,** Zinsenzahlung und Submission. **Cöln-Mindener Eisenbahn,** Submission. **Royaume des Pays-Bas,** Avis. — **Fehlende etc. Güter** der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. — **Einnahmen** der Holsteinischen und Cöln-Mindener Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Das Frachtbrief-Formular des neuen Vereins-Güter-Reglements.

Der Frachtbrief als Urkunde über den Abschluss des Transport-Vertrags ist ohne Zweifel das wichtigste Papier bei dem Eisenbahn-Güter-Verkehre. Schon aus diesem Grunde ist es durchaus nothwendig, dass das zu demselben von dem Publicum resp. von den betreffenden Eisenbahn-Beamten zu verwendende und auszufüllende Formular für Jeden alsbald vollkommen verständlich und vor Allem für den Beamten, welcher oft in grösster Eile zu expediren gezwungen ist, wie für das Publicum gehörig handlich sei.

Das neue Frachtbrief-Formular lässt in diesen Beziehungen gar Manches zu wünschen übrig. Man hätte nach unserer unmassgeblichen Ansicht am besten gethan, das alte leichter zu handhabende Format beizubehalten und den Inhalt nur soweit zu verändern, als das Handelsgesetzbuch es erfordert. Wollte man aber ein höheres Format einführen, so hätte wohl die Einrichtung anders ausfallen müssen. Für die Specification der Nachnahme ist der gute Raum auf der Vorderseite verschwendet, den man für Auswerfung der Fracht so nöthig hat, da es durchaus erforderlich ist, dass Fracht und Adresse auf derselben Seite stehen. Die Fracht auf die Rückseite des Briefes zu schreiben, dürfte weder bei Post noch bei Eisenbahn ein Vorbild finden. Es sucht sie auch Niemand dort, und führt die Summe der auf der Adressseite specificirten Spesenbeträge zu dem Irrthum, dass oft die Empfänger nur diesen Betrag zur Zahlung bringen lassen.

Es sei uns gestattet, an nachfolgendem Formular-Entwurf die Bedenken, welche wir gegen das neue Formular haben, specieller darzulegen.

Herrn

in

Station . . . . . der . . . . . Eisenbahn.

		Rth.	Sgr.	Pfg.
No.	Die innen verzeichneten Güter sind versichert zu:			
Stempel der Versandt-Expedition.	Nachnahme [redacted]			
	„ Provision			
	Fracht von bis			
	„ „ „			
	„ „ „			
Wagen-No.	„ „ „			
	„ „ „			

Linie zum Falz.

Vorn an steht die Hauptsache, die Adresse. Der Wohnort darf wohl nicht so unmittelbar unter den Namen des Adressaten gesetzt werden, wie solches in dem neuen Formular geschieht, dieser Raum möchte vielmehr, wie bei einem gewöhnlichen Postbriefe, etwas tiefer rechts zu setzen sein, wodurch sowohl der Adress-Ort als der Namen des Adressaten mehr hervortreten resp. Platz erhalten würde. Ist der Wohnort keine Eisenbahn-Station, so wird die Station in den betreffenden Raum eingetragen. Das „über" des neuen Formulars bleibt besser weg, da es oft zu überflüssiger Umexpedition Anlass geben kann. Das Publicum füllt das „über" z. B. bei einer Sendung von Dortmund nach Hannover mit „Minden" aus. Nummer der Frachtkarte und Position macht der Güter-Expedient gewöhnlich mit einem Federstrich z. B.: 7/3 (7 ist Karte, 3 Position). Es kann nur aufhalten, die beiden Zahlen an verschiedenen Stellen einzutragen.

Der Expeditionsstempel hat hinreichend Platz in der linken Columne der Vorderseite, dann bleibt der schöne Raum in der Columne rechts ganz für die Fracht. Die Wagen-Nummern kommen darunter.

Oben an darf u. E. nichts stehen, als die reine Adresse. Dieser Platz ist auch wohl nicht passend für die Angabe der Wagen-Nummern, da oft 20 solcher Nummern auf einem Briefe zu notiren sind, z. B. b. bei Kohlen für Gasanstalten etc.

Unter der für die Versicherungssumme bestimmten Rubrik ist sodann die Nachnahme einzutragen und die Fracht darunter.

Hierdurch wird es dem expedirenden Beamten möglich, die nöthige Addition beider alsbald darunter bewerkstelligen zu können, während er bei dem neuen Formular den Nachnahmebetrag erst auf die Rückseite translociren muss, was sehr aufhält. Die Pfennigrubrik, welche auf dem neuen Formular fehlt, ist unerlässlich, da bei Nachnahme, Ladegebühr, Wagegeld, Rollgeld und bei vielen Bahnen auch bei der Nachnahme-Provision Pfennige vorkommen. Die Groschenrubrik, die am allermeisten gebraucht wird, muss die gehörige Breite haben und nicht so unpractisch eng sein, wie auf dem neuen Formular. Expresse Rubriken für Gulden und Kreuzer möchten besser wegzulassen sein; in den Ländern der Gulden-Währung schreibt man solche eben so leicht in dieselben Rubriken, und können zur Erleichterung unter den Rthlr.- und Gr.-Zeichen noch Fl. und Kr. untergedruckt werden.

Für Angabe der Frankatur möchte die besondere Rubrik des neuen Formulars ganz überflüssig sein. Die Hauptsache ist, dass dem Frachtbriefe das Wort „franco" aufgeschrieben wird. Ist das Gut versichert, so kann der Expedient leicht selbst Assecuranz oder Prämie vor den Betrag der Versicherungsprämie schreiben. Das Wort „Frachtzuschlag" in der Note wird dann ganz gespart. Mit unserem Formular kann man oft genug umexpediren. Die Striche zum Zusammenzählen der Beträge von den Vorbahnen sind hinderlich; hat man sie nöthig, so macht man sie leichter selbst. Der Einheitsfrachtsatz pro Centner wird höchst selten ausgefüllt und kann ganz gut fehlen. Sollte das Vorhandensein dieser Rubrik aber ausdrücklich gewünscht werden, so darf sie nicht wohl unmittelbar vor der Fracht ihren Platz haben, um Irrthümern vorzubeugen.

Stempel der Verwaltung.

Frachtgut.

..... den 18

Sie empfangen die nachverzeichneten Güter auf Grund der in dem Reglement für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sowie der in den besonderen Reglements der betreffenden Bahnen beziehungsweise der Verbände enthaltenen und $\frac{\text{mir}}{\text{uns}}$ bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen.	No.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Brutto-Gewicht. Ctr. | Pfd.	Specification der Nachnahme.	Rtl. | Sgr. | Pfg.	Declarirter Werth.	Erklärung wegen der zollsteueramtlichen Behandlung. — Bezeichnung der beigeschlossenen Steuer- und Zolldocumente und sonstigen Beilagen. Angabe etwaiger Bleiverschlüsse.

Die innere Seite des neuen Formulars möchte ziemlich unverändert zu lassen sein. Nur die Rubrik „Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht" ist weggeblieben, da das Publicum, wenn es sie ausfüllt, es verkehrt macht, z. B. für 152 Pfd. = $1^5/_{10}$ und für 26 Pfd. = $^3/_{10}$ Ctr. schreibt. Die Rubrik geht das Publicum überhaupt nichts an. Dafür ist aber die Specification der Nachnahme hierher gekommen, da solches wohl der allein richtige Platz dafür sein möchte.

Der Wiegestempel gehört unters Gewicht und jeder Wäger weiss es, ohne dass man ihm einen besonderen Platz anweist. Die Rückseite bleibt ganz frei.

Der Knick ist bei dem hier vorgeschlagenen Formulare nicht in der Mitte. Der expedirende Beamte kann so den Brief rascher aufschlagen, was sonst bei genauer Falzung oft aufhält.

Das Formular muss dann natürlich gefalzt, etwa in Bündeln in den Handel gebracht werden, damit das Publicum dasselbe nicht unrichtig knickt.

H..... H....

Anm. d. Red. Wir halten die vorstehenden Ausstellungen gegen das neue Frachtbrief-Formular, welche uns von einem zuverlässigen Eisenbahn-Beamten mit der Bemerkung zugehen, dass das neu eingeführte Formular fast einstimmig von sämmtlichen Betriebs-Beamten verurtheilt werde, im Allgemeinen für begründet.

Gegen das vorgeschlagene Formular hätten wir nur zu erinnern:

1. dass das Format desselben noch zu gross war, die Grösse unseres Zeitungs-Formats möchte jedenfalls genügen.

2. Im Innern muss eine Columne für declarirten Werth vorhanden sein, wie in dem alten Formular, und haben wir auch dieses bereits in dem von uns beigegebenen Formular-Entwurf berücksichtigt. Es können in einem Frachtbriefe mehrere Posten aufgeführt werden, welche verschieden im Werth declarirt sind, und für diesen Zweck bietet das neue Vereins-Formular keinen Raum. Es müsste denn sein, dass durch neuere uns unbekannte Bestimmungen für jeden versicherten Posten ein besonderer Frachtbrief beigegeben würde.

Wie wir hören, hat die Commission des Vereins sich ebenfalls für Aenderung des Frachtbrief-Formulars ausgesprochen, jedoch haben wir von deren Beschlusse noch keine Kenntniss erhalten.

Die unterirdische Eisenbahn in London,

ℏ Dem kühnen Unternehmungsgeiste ist es gelungen, ein Werk herzustellen, das mit Recht die Bewunderung eines jeden Beobachters des Fortschritts der Industrie in Anspruch nimmt: wir meinen die unterirdische Eisenbahn in London, von der wir in Folgendem eine kurze Skizze zu geben versuchen wollen.

Der Verkehr in London hat schon seit geraumer Zeit eine Höhe erreicht, dass der Transport von Gütern und Personen besonders in der City und den angrenzenden Stadttheilen eine enorme Anzahl von Fuhrwerken erfordert und häufige Stockungen eintreten müssen, die nur durch die Besonnenheit des Englischen Publicums und die hier

sich offenbarende wohlthätige Unterstützung der Londoner Polizei gehoben werden können, deren Thätigkeit hier eine wesentlich andere, als die ähnlicher Institute auf dem Continent ist. An vielen Stellen der City, namentlich in der Nähe von London Bridge, der Bank von England und anderer, ist es für den Fussgänger nicht nur äusserst schwierig, sondern geradezu gefährlich, von einer Seite der Strasse zur andern zu gelangen, wie man denn auch häufig genug von überfahrenen und verletzten Personen hört. Um diesen Uebelständen, die sich bei dem täglichen Wachsen des Verkehrs und der Bevölkerung immer mehr steigern, abzuhelfen, ist man auf die Idee gekommen, eine neue Strasse unter der Erde anzulegen, um so oben Platz zu gewinnen. Als man nun vor einiger Zeit von dem Project dieser unterirdischen Eisenbahn hörte, welche von dem Terminus der grossen Westbahn in Paddington (Stadttheil im Westend Londons) in östlicher Richtung bis in die Nähe des Terminus der grossen Nordbahn (in Kingscross), zu dieser einen Zweig sendend, und von da, anfangs in südöstlicher, dann in südlicher Richtung bis zum Fuss von Holborn-Hill, im westlichen Theile der City, laufen sollte, wurden viele Zweifel laut über die Möglichkeit des Unternehmens. Und wenn man bedenkt, dass der mit Recht als Wunderwerk angestaunte Themse-Tunnel nur 1200 Fuss lang ist, die Länge der unterirdischen Eisenbahnlinie aber ein und eine halbe englische Meile beträgt, so waren diese Zweifel gewiss gerechtfertigt. Die Unternehmer hatten sich indessen den Umfang ihrer Aufgabe wohl überlegt und da durch den Beistand der Gesellschaft der grossen West- und Nordbahn und der Corporation der City von London das nothwendige Capital, 7,425,000 Thlr., schnell zusammenkam, wurde keine Zeit mit dem Beginn der Operationen verloren. Man hörte so wenig von den Arbeiten der Compagnie, dass viele Leute bis vor Kurzem glaubten, das Project sei als unausführbar aufgegeben. Jetzt sind aber alle Zweifel geschwunden und die unterirdische Hauptstadt-Eisenbahn ist eine vollendete Thatsache.

Der Bahnhof an dem Fusse von Holborn-Hill ist in sehr grossem Massstabe angelegt, da er der beabsichtigte Verbindungspunct der grossen West-, Nord-, der London-, Chatham- und Dover-Bahn mit der „Hauptstadt-Eisenbahn" werden soll. Er ist für's Erste zu einer Passagier-Station bestimmt, wird aber später zu einem Depot für Güter- und Waarenlager erweitert werden.

Nicht minder grossartig ist die Station in Kingscross, in der Nähe des Terminus der grossen Nordbahn. Die Maurerarbeiten in den Tunnels sowohl, als in den Stationen, deren zwischen Holborn-Hill und Paddington es fünf giebt, sind äusserst dauerhaft und soweit sie an den Stationen zu Tage treten, geschmackvoll ausgeführt.

Künftig werden Reisende aus dem Norden und Westen Englands direct bis in die City per Eisenbahn gelangen, oder ihre Reise zu jedem Theile der Süd-, Süd-Ost-, oder Südwestküste Englands oder zum Continent ohne Aufenthalt fortsetzen können. Die Zahl der Omnibusse und Cabs, sowie auch der Lastwagen in den überfüllten Strassen zwischen den Waarenlagern der City und den Güterdepots der Eisenbahnen wird bedeutend vermindert werden. Es wird eine directe Verbindung zwischen dem projectirten neuen Fleischmarkt in der Nähe von Holborn-Hill und den Schlachthäusern und dem Markt von Agor Town, in der Nähe des Depot und der grossen Nordbahn hergestellt, und Schlachtvieh, welches von den en-gross-Schlächtern gekauft ist, wird in diesen Schlachthäusern geschlachtet und durch die Eisenbahn fortgeschafft werden, wodurch zum grossen Theil die Unbequemlichkeit, das Vieh durch die Strassen zu treiben, vermieden werden wird.

Die Unternehmer bezweifeln durchaus nicht, dass das angelegte Capital eine glänzende Rente abwerfen wird, und wenn man bedenkt, dass London heute nahe an drei Millionen Einwohner zählt, und den grossen Zusammenfluss von Fremden berücksichtigt, so wird man die folgende Veranschlagung, wie sie von den Directoren der Compagnie gemacht ist, nicht chimärisch finden.

Man beabsichtigt siebenzehn Stunden des Tages, von Morgens 7 bis Nachts 12 Uhr, Passagier-Züge gehen zu lassen; die Zeit von 12 Uhr Nachts bis 7 Uhr Morgens bleibt für die Güterzüge. Wenn es nothwendig sein sollte, werde man alle drei Minuten einen Zug von jedem Endpole (es ist doppelte Schienenlage) abgehen lassen, doch dürften Züge alle fünf Minuten genügend sein. Das würde also auf jedem Schienenpaar 204 Personenzüge des Tages geben, auf beiden Schienenpaaren also 408 Züge. Es sollen mit jedem Zuge zwei oder drei Waggons gehen; angenommen, es gehen nur zwei Waggons, würde der Waggon erster Classe 60, der zweite 72 Passagiere aufnehmen, also 132 Passagiere für jeden Zug, oder 54,000 per Tag.

Der Bruttoertrag, 3 Pence Passagiergeld per Kopf gerechnet, würde täglich 675 Pfd. Sterl. sein. Hiervon soll die grosse Westbahn 45 pCt. Unterhaltungskosten erhalten, also 305 Pfd. Sterl. und die übrig bleibenden 55 pCt. werden also 370 Pfd. Sterl. pro Tag oder 135,415 Pfd. Sterl. für das Jahr von 365 Tagen betragen. Davon sind 15,000 Pfd. Sterl. Zinsen für das von der Gesellschaft geliehene Capital von 283,000 Pfd. Sterl. zu bezahlen; der Rest von 120,415 Pfd. Sterl. wird als 14procentige Dividende von einem Capital von 850,000 Pfd. Sterl. vertheilt werden. Dabei ist der Ertrag des Gütertransports, der auf 40,000 Pfd. Sterl. veranschlagt wird, ganz ausser Rechnung gelassen.

Um nun jeden Zweifel an dem Fortschritt und der nahen Vollendung des Riesenwerkes zu zerstören, hatten die Directoren am 5. April d. J. eine Gesellschaft, bestehend aus den ersten Eisenbahn-Ingenieuren und Unternehmern des Landes, Mitgliedern beider Häuser des Parlaments, Aldermen, Directoren der grossen West- und Nordbahn und einer grossen Anzahl von einflussreichen Theilhabern des Unternehmens, im Ganzen zwischen zwei- und dreihundert Personen eingeladen. Dieselben inspicirten die ganze Strecke von der Station am Fusse von Holborn-Hill bis zum Terminus der grossen Westbahn mit lobenswerther Ausdauer, indem die Reise theils auf mit Pferden bespannten Karren, theils mit Dampf, theils zu Fuss zurückgelegt wurde. An den Karren hingen Lampen, an den Seiten des Tunnels waren Kerzen angebracht und die Gesellschaft war dadurch im Stande, sich eine Anschauung von der Schwierigkeit der Ausführung der Arbeiten zu bilden. Das Mauerwerk wurde für vortrefflich befunden, alle waren von der Ausführung auf's Höchste befriedigt und auch die letzten Zweifel an dem Erfolge des wunderbaren Werkes wurden verscheucht, so dass der Vorsatz der Directoren, die Linie bereits im Juni d. J. dem Verkehr zu übergeben, in Erfüllung gehen dürfte. —

Im Uebrigen bleibt noch zu bemerken, dass die später zur Anwendung kommenden Waggons, welche im Bau begriffen sind, im höchsten Grade luxuriös eingerichtet und durch portables Gas vollkommen erleuchtet sein werden. Um Unglücksfälle zu verhüten, wird ein ausgedehntes System telegraphischer Verbindung zwischen der Termini der grossen Eisenbahnen und den einzelnen Stationen der unterirdischen „Haupt-Eisenbahn" hergestellt werden, neben Stationen für electrische Signale an den Enden jedes Tunnel-Abschnittes.

Unwillkürlich drängt sich jedem Beschauer dieser unterirdischen Eisenbahn der Gedanke auf, dass die Eröffnung derselben vielleicht nicht minder epochemachend sein wird, als der Tag, an welchem die Panzerschiffe „Merrimac" und „Monitor" an einander geriethen. Wie von jenem Kampfestage ab ein neues Zeitalter des Schiffbaues und der Seekriegführung, vielleicht der Kriegführung überhaupt, datiren wird, so von dieser ersten unterirdischen Eisenbahnfahrt an eine neue Epoche des Verkehrs, sicherlich aber des Strassenverkehrs in grossen Städten. Zwar mag Manchem dieses Werk in unserer Wunderzeit der Technik und Mechanik, wo sich die Sinne an Blendendes und Ungeheuerliches beinahe gewöhnt haben, kleiner und geringfügiger erscheinen, als es in Wirklichkeit ist; doch lässt sich mit einem hohen Grade von Wahrscheinlichkeit voraussagen, dass die „unterirdischen Strassen" (dieser ersten werden natürlich andere auf den Hauptverkehrslinien Londons folgen) der Erscheinung, wie dem ganzen öffentlichen Leben Londons eine durchaus veränderte Gestalt geben werden. Zu dem alten London-Verkehr, der sich auf Fluss- und Strassenfahrt beschränkte, wird, geboten durch den immer wachsenden Werth von Grund und Boden, der Viaduct- und Tunnelverkehr treten, von denen der erste das Häusermeer der Stadt nach allen Seiten hin überbrückt, während der andere, bergwerkartig, seine Strassen unter dem alten Bau- und Mauerwerk hinzieht. Dieser Tunnelverkehr wird wachsen, je mehr, im immer lauter werdenden Lärm, die Sinne sich nach Stille sehnen. Von Venedig wurde einst gesagt: „Der Zauber dieser Stadt ruht in Vielem; aber was das Gemüth am tiefsten ergreift und im ersten Moment am räthselhaftesten berührt, das ist die Mischung von allerbeweglichstem Leben und allerländlichster Stille. Das Leben bewegt sich wie auf Sammetschuhen, die Luft zittert nicht, sie schwebt, sie ruht und ihre Ruhe theilt sich dem Glücklichen mit, der darin lebt." Die Tunnelstrassen werden vielleicht dereinst in grossen Städten etwas Aehnliches schaffen und den Lärm des Verkehrs den Eisenbahn-Waggons jener unterirdischen Tiefe überlassen, in der er besser aufgehoben ist. (S. übr. Nr. 48. S. 596. v. 1861 sowie Nr. 7. S. 57. und Nr. 9. S. 72. des jetz. Jahrg.)

(Nach der Danziger und der deutschen Gemeinde-Zeitung.)

Der Deutsch-Französische Handelsvertrag und die Eisenbahnen.

I.

Wäre der Kampf um den Deutsch-Französischen Handelsvertrag in der Deutschen Presse, unter den feindlich einander gegenüberstehenden Parteien der Schutzzöllner und Freihändler, der Fabrikanten und Kaufleute sowie Consumenten gegen die aus Preussischer Initiative stammende Tarifreform auch weniger gross und allgemein — wir würden dennoch uns für unser Organ der ebenso wichtigen als angenehmen Pflicht nicht entschlagen haben, das Vertragswerk einer Beurtheilung und Besprechung vom Standpuncte der sozusagen eisenbahnpolitischen Grundsätze aus zu unterziehen. Und dass dieser Standpunct, begründet auf das so ganz eigenthümliche kosmopolitische Wesen der grossen Transport-Anstalten, als der Vermittler des Güter-Austausches im Weltverkehr, kein anderer sein kann, als der wenn auch bedingt freihändlerische, das ist eine Consequenz jenes Grundwesens, welches die grösstmögliche Freiheit des Verkehrs unter den verschiedenen Völkern als eine der ersten Bedingungen für die Blüthe der Volkswirthschaft überhaupt, sowie der Eisenbahnen insbesondere voraussetzt.

Hat die politische Tagespresse, sowie die specifische Handels-

und Gewerbe-Journalistik es mehr mit den politischen Gesichtspuncten und beziehendlich mit der Abwägung der für die einzelnen Waarencategorien festgestellten Tarifpositionen zu thun, so wird sich, abweichend hiervon, unsere Zeitung mehr mit der Untersuchung der Wichtigkeit des Vertrages in Beziehung auf den internationalen Verkehr zu beschäftigen haben und nur nebenbei auf etwaige politische und schutzzöllnerische Anklagen Rücksicht nehmen können.

Sicherlich ist der Deutsch-Französische Handelsvertrag die bedeutendste handelspolitische Massregel seit Gründung des Zollvereins, und zwar nicht sowohl von politischer Seite als weil mit dem Vertrag eine von der Presse, von kaufmännischen Corporationen, dem Deutschen Handelstage und den volkswirthschaftlichen Congressen so dringend und beziehendlich ebenso oft als vergeblich befürwortete wichtige Reform unsers Tarifs angebahnt worden ist, die bei der seit Jahrzehnten andauernden, scheinbar chronischen Stagnation unserer Zollpolitik einerseits eine für den Deutschen Handelsstand überaus willkommene Ueberraschung war, andererseits aber dadurch noch besondere Tragweite erlangt, als eine ganze Reihe von Tarif-Ermässigungen nothwendig eine baldige Zollconferenz und durch sie eine consequentere Durchführung der im Vertrage erst begonnenen Reformen für den ganzen Tarif herbeiführen wird. Endlich also ist ein Schritt zur Fortentwicklung unserer Handelspolitik gethan (und zwar so, dass die Bahn des Fortschritts weitergegangen werden muss. Wie die Handelswelt überhaupt, so konnten auch die Eisenbahnen im Voraus nicht blos hoffen, sondern gewiss sein, dass diese Richtung der Reformen im Uebergange nach dem Freihandel liegen werde, ein Uebergang, der im Einzelnen bei unserm langjährig unbeweglichen Schutzzollsystem für manche an den alten Schlendrian gewöhnte Branchen freilich eine ganz energische Rührigkeit verlangen wird, um mit den vorgeschrittenen ausländischen Concurrenz-Branchen den Mitbewerb auf dem eigenen Markte auszuhalten. Im Ganzen und Grossen aber wird der Vertrag für die exportfähigen Zweige — und es sind dies unsere Haupt-Fabrikationszweige — nicht blos deshalb von hoher Bedeutung werden, weil er ihnen ein neues grosses Marktgebiet mit 38 Millionen sehr consumtionsfähiger Menschen eröffnet, sondern weil gerade diese Fabrikationszweige, trotz der mannichfachen Schwierigkeiten durch unser Bezollungssystem, in den mittleren und ganz wohlfeilen Waaren gegenüber dem Auslande eine von diesem mit gutem Grunde gefürchtete Macht sind. —

Oesterreichische und im Oesterreichischen Sinne geschriebene Artikel der deutschen Zeitungen klagten besonders darüber, dass unser nachbarlicher Kaiserstaat nunmehr die ihm im Vertrage vom Jahre 1853 zugestandenen besonderen Begünstigungen auch mit anderen Staaten theilen müsse. Ja man ging weiter und sagte, eine dereinstige, durch den Vertrag von 1853 angebahnte Zolleinigung mit Oesterreich sei nunmehr unmöglich, die Fortsetzung des Vertrags von 1853 über 1865 hinaus jetzt zweifelhaft, und doch verpflichte dieser Vertrag die Betheiligten zur einstigen Zolleinigung; ja Preussen habe eigentlich durch die Ausdehnung der Oesterreich gewährten Zollbegünstigungen auf einen fremden Staat „einen Vertragsbruch" begangen!

Wir verfolgen mit Wärme und Lebhaftigkeit die wirthschaftliche Lage und Entwicklung Oesterreichs als die eines durch geographische Angrenzung, nationale Bande, materielle Interessen eng an uns sich anschliessenden Nachbarlandes, welches gleichzeitig ein wichtiges Glied im Deutschen Eisenbahn-Vereinsgebiete ausmacht und sehr bald eine noch weit höhere Rangstellung durch die Vermittlung des Asiatisch-Europäischen Verkehrs nach Fortführung der Schienengeleise bis ans Schwarze Meer erlangen wird. Dennoch folgt für unser Urtheil weder im Allgemeinen aus diesen Momenten ein Anrecht auf eine allein begünstigte Sonderstellung zum Zollverein — denn der Geist des Jahrhunderts hat zu klar die Ueberzeugung befestigt, dass die materiellen Interessen der Völker alle gleich sind, — noch lag es insbesondere entfernt im Sinne des Begründers des Vertrages von 1853, des verewigten von Bruck, Oesterreich allein eine solche meistbegünstigte Stellung vindiciren zu wollen, ebensowenig wie aus irgend einem Artikel dieses Vertrages für den Zollverein eine Verpflichtung hervorgeht, die Zolleinigung mit Oesterreich anzustreben.* Jedoch war dieses Ziel Motiv des Vertrages, und wir wünschen aus ganzer volkswirthschaftlicher Ueberzeugung und speciell im eisenbahnlichen Interesse, dass einstmals die Zollschranken zwischem dem Kaiserstaat und Süd-Norddeutschland fallen mögen, damit das Eisenbahn-Vereinsgebiet in seinem ganzen Umfange jener schweren Fessel der Zollbehandlung für die Waarenbewegung im innern Verkehr nach und aus Oesterreich frei und ledig werde.

Der Vertrag mit Frankreich ist an sich kein Hinderniss, der Zolleinigung mit Oestereich näher zu rücken, und schon deshalb können die Eisenbahnen, deren Interesse bei dieser Frage ein so hohes ist, sich ganz beruhigen. Ein Anderes aber ist es, ob der Deutsch-Französische Vertrag, der für den Zollverein eine Tarifreform im freihändlerischem Sinne anbahnt, nicht hierdurch das Ziel der Zolleinigung mit Oesterreich hinausrückt. Dies wird aber und zwar indirect wirklich nur dann geschehen, wenn die Handelspolitik des Kaiserstaats bei dem dermaligen System starrer Prohibition beharrt, anstatt auf dem durch v. Bruck eingeschlagenen Wege vorwärts zu gehen und sich durch prohibitionistische Opposition nicht beirren zu lassen. Der Vertrag kann deshalb — für Oesterreich will es überhaupt Das, was es wollen muss — die Veranlassung werden, sich aus einer achtjährigen Stagnation energisch aufzuraffen, den eignen Tarif allmälig herabzusetzen und so die schon im Vertrage von 1853 in Aussicht genommene Annäherung an den Zollverein zu bewirken. Die endliche Zolleinigung dürfte freilich noch in weitere Ferne gerückt sein, so lange die Ordnung der Verhältnisse zu Ungarn und Italien ihrer für den Verkehr wahrhaft sicheren Lösung noch harrt, denn bis jetzt besteht nur ein bis an die Zähne bewaffneter Friede; so lange ferner das finanzielle Gleichgewicht und die Herstellung der Valuta, Missstände, welche gegenwärtig die grossen Transport-Anstalten theilweise so hart treffen, noch nicht erreicht ist; so lange Oesterreich das Tabaksmonopol nicht fallen lassen kann, so lange endlich nicht brauchbare Grundlagen über Volkszahl und Consumtionsfähigkeit vorhanden sind.

In allen diesen Stücken war man im Jahre 1853 in Oesterreich der Lösung weit näher als heut, wo ziemlich ein Jahrzehnt wiederum verflossen ist.

Möge das jetzige liberale Ministerium zu einer freisinnigen Tarifreform im Geiste von Bruck's einen energischen Schritt vorwärts thun, wie wir so manchmal schon von Oesterreich einen solchen dann gethan sahen, wenn die Macht der Verhältnisse es gebot. Ueber kurze Zeit tritt die Nothwendigkeit einer liberalen Tarifreform an sich offen an den Kaiserstaat ganz in derselben Weise heran, wie gegenwärtig an Süddeutschland, wo die Fabrikantenwelt die grösstmögliche Opposition gegen den Handelsvertrag zu organisiren gewusst hat, demohngeachtet aber beim Generalcongress in Frankfurt so kläglich gescheitert ist; diese Nothwendigkeit tritt im Jahre 1865 mit Ablauf der Zollverträge heran und kann deshalb die Entscheidung sicher nicht zweifellos sein, ob es für Süddeutschland wie für Oesterreich nicht gerathener erscheint, schon jetzt mit Reformen zu beginnen. Können solche Reformen von der Industrie überhaupt ertragen werden, so wird man durch stetes Hinausschieben derselben sicherlich nicht viel erreichen, durch den kurzen Zeitraum von drei Jahren aber gar Nichts gewinnen.

Selbst wenn die allgemeine Zeitströmung nicht so entschieden freihändlerisch wäre wie sie es ist, so dürfte eine Regierung, wollte sie warten, bis die Fabrikantenwelt selbst dien Tage der Reform für gekommen sähe, vergeblich harren: denn es ist nun einmal viel zu menschlich, hinter dem hohen Schutz der Zollschranken seinen Fabrikationszweig unverändert gedeckt und so eine grosse Concurrenz des Auslandes unmöglich gemacht zu wünschen, um in gemüthlicher Sicherheit die Consumenten ausbeuten zu können.

Man hat in Oesterreich auch Anstoss an dem Art. 31 des Vertrags genommen, wonach Frankreich gegenüber kein Ausfuhrverbot erlassen werden soll, welches nicht zugleich auch andern Nationen gegenüber Geltung habe, so dass also, wenn Oesterreich in handelspolitischer Beziehung als eine „andere Nation" angesehen würde, der Fall eintreten könnte, dass bei einem Bundeskriege gegen Frankreich das gegen dieses gerichtete Waffen- und Pferde- etc. Ausfuhrverbot auch gegen Oesterreich gelten müsste. Es liegt der Mangel aber zweifellos nur in der ungenauen Fassung des Artikels, nicht in der Absicht der Preussischen Regierung.

Leider kommen in die Urtheile über das Vertragswerk sehr viel politische Motive mit hinein und lässt sich die politische Abneigung gegen Preussen, welches hier als Contrahent auftritt, vielfach erkennen. — Man kann aber nicht mit Grund behaupten, dass Preussen nicht offen vor den übrigen Regierungen gehandelt habe, da es nicht eher in die Verhandlungen eingetreten ist, ehe ihm nicht die Zustimmung aller Einzelregierungen zugegangen war. Dass aber die Verhandlungen selbst nicht fortwährend mitgetheilt werden konnen, liegt in der Natur derselben, und muss Jedem als nothwendig einleuchten. Der Vertrag giebt Preussen ausserdem sicherlich das von mancher Seite gefürchtete politische Uebergewicht nicht, denn der Zollverein hat bisher die Selbstständigkeit der Einzelregierungen in keiner Weise beeinträchtigt, ebensowenig, wie er die Opposition gegen Preussen irgendwie gehindert hat.

Wir haben uns absichtlich in Vorstehendem zunächst nur an die allgemeinen Gesichtspuncte gehalten.

Die Ansichten beginnen sich gegenwärtig in demselben Masse, als die aus den verschiedensten Gründen datirende Leidenschaftlichkeit der Discussion abnimmt, schon mehr und mehr zu klären und von einer objectiveren Anschauung der Verhältnisse auszugehen.

Deshalb wurde von uns auch bisher mit einem Wort zur Sache gezögert. So lange das Durcheinander der sich bekämpfenden Urtheile ein förmlich chaotisches war, würde der, welcher unsere Schutzzöllner weniger kannte, ein hoffnunggebendes Urtheil für das endliche Zustandekommen des Vertragswerks für gewagt und unbegründet gehalten haben. Wir unsererseits waren uns dagegen von vornherein sicher, einmal, dass der Sturm der durch ganz persönliche Interessen geleiteten Fabrikantenwelt sich bald legen, sodann, dass auch von den Regierungen Süddeutschlands eine Nichtgenehmigung des Vertrages und Provocation der Gefährdung des Zollvereins sehr ernst werde überlegt werden. Die augenblicklich beendete, vielge-

* Art. 2 jenes Vertrags sichert Oesterreich nur die Stellung des meistbegünstigten Staates, dem also jede an andere Staaten gewährte Begünstigung ebenfalls zu Gute kommt.

fürchtete Conferenz Nassaus, Württembergs und Bayerns zu München ist kaum bis zu einem Beschlusse der Ablehnung gekommen. Ein Gerücht spricht nur von Modificationen einzelner Vertragspuncte, über deren Beantragung man sich geeinigt habe.

Man kann jetzt den Vertrag bereits so gut wie als gesichert ansehen, sollten auch Einzelheiten desselben Abänderungen erfahren. Diese Lage der Sache ist von grosser Bedeutung und die Eisenbahnen, welche für jeden Fortschritt auf der Bahn der Befreiung des internationalen Verkehrs, der Erweiterung des äusseren Marktes und der Entfesselung der inneren Arbeitskräfte durch Ermässigung der Zölle und Beseitigung von verkehrsstörenden Massregeln lebhaft eintreten müssen, werden, wo ihnen immer ein Einfluss auf das Schicksal des Vertrags vergönnt ist, diesen sicher aufzubieten sich bestreben, und das schliessliche Zustandekommen des Vertrages mit Freude begrüssen.

Die Wirkungen des Vertrages lassen sich in ihrem Umfange nicht vorausbestimmen, die besten Erwartungen aber haben schon jetzt begründete Berechtigung.

Wir werden in einem zweiten Artikel den Umfang jener Wirkungen einigermassen durch Besprechung der Einzelheiten des Vertrags anzudeuten versuchen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Westholsteinische Eisenbahn. Die projectirte Westholsteinische Eisenbahn wird aller Wahrscheinlichkeit nach von dem bekannten englischen Unternehmer, Sir Morton Peto angelegt werden. Die betreffenden vortheilhaften Vorschläge sind bereits an das Actiencomité in Heide eingesandt worden. Sir Morton Peto ist bekanntlich auch im Besitze der Südschleswig'schen Eisenbahn (Tönning-Flensburg-Rendsburg), wie er andererseits den Bau der Nordschleswig'schen und der Dänischen Eisenbahn übernommen hat.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Cöln-Haan. Nach einer Mittheilung der „Essener Ztg." soll es „feste Absicht der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft sein, nachdem die Bergisch-Märkische Bahn mit der Steele-Vohwinkler verschmolzen sein wird, eine Eisenbahn von Cöln auf dem geradesten Wege nach der Station Haan, der Düsseldorf-Elberfelder Strecke zu bauen, um Cöln über Haan, Vohwinkel, Steele mit dem Herzen des Kohlenreviers zu verbinden." Die Bestätigung dieser Nachricht ist abzuwarten.

Eisenbahnproject Cassel-Halle-Guben-Posen-Warschau. Die „Posener Ztg." schreibt in einem Artikel: „Gegenwärtig liegt der Plan vor, eine möglichst gerade Verbindung von Cassel nach dem Osten, zunächst nach Warschau, herzustellen. Es ist bekannt, dass die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft den Bau einer directen Bahn von Cassel über Nordhausen nach Halle übernommen hat. In Halle soll sich eine Bahn nach Guben anschliessen, deren Bau möglicher Weise von derselben Gesellschaft unternommen wird. Von dort will sicherem Vernehmen nach eine Englische Gesellschaft nach Posen bauen, jedoch würde dieses Unternehmen von der Voraussetzung abhängen, dass diese Bahn von Posen aus weiteren Anschluss an die Thorn-Lowiczer Strecke erhielte. Die Letztere aber ist der Vollendung nahe und soll, „wenn nicht aussergewöhnliche Ereignisse eintreten" nach einer von dem Präsidenten der General-Versammlung der Actionäre am 28. Juni gegebenen Erklärung zu der in der Concessionsurkunde vorgesehenen Zeit beendet und noch in diesem Jahre dem Verkehr übergeben werden. Durch den Anschluss an diese Bahnlinie wäre somit die nächste Verbindung zwischen Warschau und dem Süden Deutschlands hergestellt.

†† **Die Fortsetzung der Weissenfels-Geraer Eisenbahn.** Aus Thüringen, Anfangs Juli. Sicherem Vernehmen nach hat man an massgebender Stelle den Entschluss gefasst, das frühere Project, die Bahn von Gera ab nach Sonneberg weiter zu führen, ganz fallen zu lassen und dagegen den Anschluss in Gundelsdorf an die Königlich Bayerische Eisenbahn zu bewirken. Seitens der betreffenden Regierungen sollen die Verhandlungen hierüber bereits eingeleitet und von der Herzoglich Sachsen Meiningenschen Regierung einige Ingenieure schon beauftragt sein, die Bahnlinie vorläufig von Stockheim ab bis Saalfeld zu vermessen und abzustecken. Auch in den Städten an der projectirten neuen Linie beginnt ein reges Streben für die Verwirklichung des Plans, so dass sich bei entsprechender Zinsgarantie durch die betheiligten Staaten wohl auf das Zusammenbringen des erforderlichen Anlage-Capitals rechnen lassen wird. Am 1. d. M. hat bereits in Saalfeld eine Sitzung der verschiedenen Comité-Mitglieder aus den Städten an der Bahnlinie stattgefunden, in welcher der Beschluss gefasst worden ist, eine eigene Gesellschaft zunächst für das Bahnproject von Stockheim über Saalfeld nach Weida zu constituiren, in der zugleich die zur Leitung der generellen Angelegenheiten geeigneten Persönlichkeiten gewählt wurden. Der Bürgermeister der Stadt Cronach gab bei dieser Gelegenheit die Erklärung ab, dass seine Commune fest entschlossen sei, den Bau von Gundelsdorf aus bis zur Kgl. Bayer. Grenze unterhalb Ludwigsstadt auf eigene Kosten zu unternehmen, dass auch das Kgl. Bayer. Staats-Ministerium dieses Vorhaben genehmigt habe, unter der Bedingung, dass die Bahn in ihrer Fortsetzung in Gera ausmünde. Einer späteren Versammlung ist es vorbehalten, über die Erweiterung des Unternehmens von Weida nach Gera endgültigen Beschluss zu fassen.

Pfälzische Bahnen. (Concessionen). München, 5. Juli. Die „Bayer. Ztg." bringt im neuesten officiellen Theile die allerhöchst genehmigten Concessionen zum Bau der Pfälzischen Eisenbahnen. Die eine erhielt die Actien-Gesellschaft der Pfälzischen Maximiliansbahn für die Linie von Wieden an den Rhein bei Maximiliansau mit einer Ueberfahrtsanstalt. Zur Aufbringung des auf $1^1/_2$ Millionen festgesetzten Bau- und Einrichtungs-Capitals wird die Emission neuer Stamm-Actien gestattet. Die Gesellschaft hat längstens binnen drei Monaten den Nachweis zu liefern, dass die Ausführung dieser Zweigbahn gesichert ist, widrigenfalls die Concession erlischt; längstens binnen zwei Jahren muss die Bahn vollendet und in Betrieb gesetzt sein. Die zweite Concession wurde der Actien-Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn ertheilt zum Bau und Betriebe der Linien von Speier nach Germersheim, von Homburg nach St. Ingbert und von Ludwigshafen an den Rhein in Verbindung mit einer stehenden Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim. Die Gesellschaft wird ermächtigt, ein Prioritäts-Anlehen zu 3,420,000 fl. mit 4 % und innerhalb 50 Jahren tilgbar aufzunehmen und hierzu Prioritäts-Obligationen à 500 fl. auf den Namen oder den Inhaber auszustellen. Sobald das vorbehaltene Uebereinkommen mit Baden zum Abschluss gekommen sein wird, hat die Gesellschaft längstens binnen drei Monaten den Nachweis zu liefern, dass die Ausführung obiger Linien und des Brückenbaues gesichert ist, widrigenfalls die Concession erlischt; die Linien sind längstens binnen drei Jahren mit ihrem Antheil an der Brücke zu vollenden; im Falle der Nichteinhaltung der letzteren Frist ist die Regierung befugt, auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft den Ausbau zu vollenden oder sonst das Fehlende nachzutragen. Wegen der Vereinigung der zu bauenden neuen Bahnlinien und des Brückenbaues mit der Pfälzischen Ludwigsbahn wird die gegenwärtige Concession für dieselbe Zeitdauer verliehen, auf welche sich die Concession vom 19. April 1838 erstreckt, und hat somit gleichzeitig mit der letzteren zu erlöschen.

Project von Kralup nach Turnau. Wir wollen auch diesem Projecte um seiner, wie ein Blick auf die Karte zeigt, bedeutenden Wichtigkeit für den Böhmischen und beziehendlich Oesterreichischen Handel willen, die ihm gebührende Rechnung in unserem Organ tragen. Lehnte auch die letzte General-Versammlung der Buschtêhrader Eisenbahn die eigene Ausführung desselben zunächst ab — die Gründe mochten sehr verschiedener specieller und allgemeiner Natur sein —, so wird es sicher über kurz oder lang wieder auftauchen.

Die im Auftrage der Direction der Buschtêhrader Eisenbahn gemachten Erhebungen der Verkehrsverhältnisse zwischen Kralup und Turnau liegen in zwei Berichten gedruckt vor und rührt der eine von dem Betriebsdirector Herrn Jos. Kress, der andere von Herrn Cl. Bachofen von Echt (Mitglied der Direction), her.

Schon im Jahre 1856 fand in Wartenberg eine Versammlung aus Grossgrundbesitzern und Industriellen zu dem Behufe statt, eine Eisenbahn-Verbindung zwischen Prag und Reichenberg unter Anschluss an die Reichenberg-Pardubitzer Bahn in Turnau zu Stande zu bringen.

Auch die Direction der Buschtêhrader Eisenbahn fand es im Interesse ihres Bahn-Unternehmens, dem zur Erwirkung der Concession zu den Vorarbeiten einer solchen Bahn gegründeten Comité sich anzuschliessen.

Dieses Comité liess die Erhebungen nach drei Richtungen pflegen, erst von Turnau über Jungbunzlau und Brandeis direct nach Prag, dann von Turnau über Jungbunzlau und Melnik nach Prag, endlich von Turnau über Jungbunzlau und Kralup nach Prag.

Die günstigen Resultate dieser Erhebungen fielen für die letzte Linie aus, weil für dieselbe als die kürzeste Strecke bei Weitem mehr Kohlenfrachten in Aussicht standen, als auf den andern zwei Linien.

Man gelangte allmälig zu der Ueberzeugung, dass nur dann eine mögliche und baldige Ausführung dieses Unternehmens zu gewärtigen sein dürfte, wenn die Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft sich desselben annehmen würde.

Die Gegend, durch welche die Bahn führen würde, ist eine der industriereichsten Böhmens.

Wer nur einmal in jenem Grenzdistricte gewesen ist und die wahrhaft staunenswerthe, gewerbeindustrielle Rührigkeit und bienenartige Betriebsamkeit gesehen hat — das nahe Warnsdorf hat allein 12000 Einwohner, Reichenberg ist das böhmische Manchester, — der wird sich verwundern, dass bis heut noch jede directe Schienenverbindung mit dem Centrum Böhmens, mit der Hauptstadt Prag, und weiter mit

Bayern fehlt. Es ist dies eine Erscheinung, welche nur in der politischen Geschichte Oesterreichs während der letzten 10—15 Jahre seine Erklärung findet.

Der erste Bericht (von Hrn. Kress) schlägt die Einnahme aus der zu erwartenden Personenfrequenz auf 130,500 fl. an (Gepäckverkehr eingeschlossen). Was die Güterbewegung anlangt, so rechnet der Bericht denselben excl. Kohle für die Zwischenstationen,

für Turnau, Liebenau, Reichenberg, Semil, Liebstadt etc. auf	470,000 Ctr. mit	99,020 fl. Ö. W.
für Kohle auf	2,011,000 „ „	320,050 „ „
für Personenverkehr (wie oben) auf		130,500 „ „

Einnahme, sodass sich ein Gesammt-Bruttoerträgniss v. 549,570 fl. Ö. W. ergeben würde.

Die vorgenommene Prüfung dieser Schätzungs-Verhältnisse durch Herrn Bachofen von Echt findet auf Grund neuer Erhebungen die obigen Summen sowohl im Frachten- als Personenverkehr zu niedrig angenommen und glaubt, dass der Kohlenverkehr allein um 20—30 % höher, die Personenfrequenz schon nach dem ersten Betriebsjahre auf das Doppelte steigen werde.

Das Terrain ist durchaus günstig, die grösste Steigung würde 1: 120 betragen, die Bahn (11½ Meilen) etwa 5,660,000 fl. Conv. M., einschliesslich der Betriebsmittel, kosten, die Meile also circa 500,000 fl. Conv. M.; (wobei die Grundeinlösung auf ein Doppelgeleise veranschlagt, der Unter- und Oberbau aber nur auf ein einfaches Geleise berechnet ist).

Der eigentliche Voranschlag über das Betriebsergebniss und die Verzinsung des Baucapitals ist von Herrn Kress in folgender Weise aufgestellt worden.

Gesammtcapital für die Bahn in runder Summe 6,000,000 fl. Ö. W., Brutto-Erträgnisse 550,000 fl., Betriebsspesen 46 %, also 253,000 fl., wonach ein Ertrag von 297,000 fl. Ö. W. resultirt, oder, bei ⅕ % Amortisation, d. i. 12,000 fl. Ö. W., 285,000 fl. Ö. W., also 4¾ % Verzinsung des Actiencapitals im ersten Jahre.

Günstiger stellt sich der Voranschlag, wenn die Buschtêhrader Bahn den Bau und Betrieb des Projects selbst in die Hand nimmt, da sich durch alsdann eintretende Gemeinsamkeit des Kraluper Bahnhofes und der Betriebsmittel eine Ersparniss von 426,000 fl. Ö. W., hierdurch eine Reduction des obengenannten Anlagecapitals auf rund 5,520,000 fl. ergiebt, folgeweise eine Steigerung des Ertrages auf 320,000 fl.

Nimmt man das Erträgniss der Buschtêhrader Bahn in den nächsten Jahren auf 350,000 fl. Ö. W. an, so geben dann beide Bahnen zusammen 670,000 fl. Ö. W.

Die Beschaffung des Capitals würde in der Weise erfolgen können, dass man die Zahl der Actien verdoppelte, und für eine alte Actie (525 fl. Ö. W.) drei Actien à 250 fl. gäbe, den Rest aber durch Prioritäten aufbrächte.

Der Bericht glaubt dem Unternehmen nach den aufgeführten Rechnungsfactoren, welche das Minimum der wahrscheinlich auftretenden Verkehrsverhältnisse zur Basis haben, eine Capitalverzinsung von $7^{95}/_{100}$ % in Aussicht stellen zu können.

Werden die inneren Verhältnisse Oesterreichs nur erst einigermassen wieder consolidirt sein, so zweifeln wir gar nicht, dass diese ebenso nothwendige als vielversprechende Linie zur Ausführung gelangen wird.

ǂ **Die Anschlussbahnen der Galizischen Carl-Ludwigbahn.** Fürst Leon Sapieha hat bekanntlich von der Fürstlich Cousa'schen Regierung die Concession zum Baue der Moldo-Wallachischen Bahn im Anschlusse an die Galizische Carl-Ludwigbahn (Route Jassy-Czernowitz) erhalten. Es handelt sich daher nun vor Allem um den weitern, bereits projectirten Ausbau der Carl-Ludwigbahn von Lemberg bis Czernowitz und in Verbindung damit um gleichzeitige Ermittelung einer für diese projectirte Eisenbahnlinie mit Rücksicht auf den Handelsverkehr besonders günstigen Bahnrichtung.

Zu diesem Zwecke wurde auch bereits das Urtheil der Sachverständigen eingeholt, jedoch laufen deren Meinungen stark aus einander. Von den Einen wird nämlich die rechte Dniester-Uferstrecke oder auch der Weg über Brzezany, von den Andern die Route Zloczow-Tarnopol-Czortkow-Zalesszyki mit Lemberg, als dem Ausgangspuncte, als die zweckmässigste und vortheilhafteste Bahnlinie vorgeschlagen. Von allen diesen projectirten Linien erscheint aber gleich auf den ersten Blick (Zloczow-Zalesszyki) als die opportunste. Gedachte Linie würde nämlich wie schon ein Blick auf die Karte lehrt, den fruchtbarsten, getreidereichsten Theil Galiziens, das sogenannte Oesterreichisch-Podolien (so heisst die Gegend um Tarnopol herum), durchschneiden, und hierdurch dem Getreideausfuhrhandel von dort aus, der bis nun zu bei dem Mangel wohlerhaltener Verkehrsstrassen mit den grössten Transportschwierigkeiten zu kämpfen hatte und diesem Umstande auch vorzüglich sein fast gänzliches Darniederliegen gegenwärtig zu danken hat, ein ganz neuer Verkehrsweg bei gleichzeitig geringern Transportkosten erschliessen.

Uebrigens bedarf es hier nur des Hinweises auf das in nächster Nähe liegende sogenannte Russisch-Podolien, die reichste aller russischen Provinzen, die Kornkammer Europas, die in der That einen solchen Reichthum an Getreide und sonstigen Rohproducten (Wachs, Hanf, Leder) aufzuweisen hat, dass keines der europäischen Länder in dieser Beziehung mit derselben wetteifern kann, um die Vortheilhaftigkeit der von den Sachverständigen in Vorschlag gebrachten Tarnopoler Linie darzuthun. Wenn man alsdann noch fernerhin zugleich die Terrainschwierigkeiten bei dem Baue der andern oben erwähnten Bahnlinien fest im Auge behaltend, den Umstand in Betracht zieht, dass eben wegen dieser Tracirungsschwierigkeiten die Baukosten der beiden andern genannten Linien (namentlich der Dniester Linie, welche überdies noch zahlreiche Hoch- und Wasserbauten nothwendig machen würde) auf eine viel höhere Summe sich belaufen dürften, als die der Route Zloczow-Zalesszyki, sowie dass durch die in Bälde schon vielleicht ins Leben tretende projectirte Dniester-Dampfschifffahrtslinie der längs des rechten Dniesterufers angelegten Carl-Ludwigbahn eine gefährliche Concurrenz erwachsen könnte, zumal der Wassertransport den Vortheil geringerer Transportkosten bietet — so muss aus allen diesen angeführten Gründen der Route Zloczow-Tarnopol-Zalasszyki auch wirklich vor den andern projectirten Eisenbahnlinien der Vorzug gegeben werden. Abgesehen aber von dem Vortheile der Eröffnung einer neuen Verkehrslinie (mit Podolien) und der damit in innigster Verbindung stehenden Vermehrung des Güter- und Waarentransports, dürfte die Linie Tarnopol-Czortkow, die grössten und bevölkertsten Kreisstädte Galiziens durchschneidend, ein nicht minder bedeutendes Contingent von Reisenden aus den eben genannten Städten für den Personenverkehr liefern, zumal auch noch die Verbindung Zloczows und Brody durch den demnächst bevorstehenden Ausbau der Lemberg-Brodyer Bahn wesentlich zur Förderung des Personen- und Waarenverkehrs auf dieser Tarnopol-Zloczower Linie beitragen werde und so gleichsam alle Umstände zusammenkämen, die nur irgendwie zu Gunsten der Weiterführung der Carl-Ludwigbahn von Lemberg nach Czernowitz über Tarnopol sprechen. —

Bezüglich der Lemberg-Brodyer Bahn vernimmt man, dass nebst einem Italienischen, auch zugleich ein Englisches, gegenwärtig in Odessa weilendes Consortium den Bau der Strecke von der Borkomskischen Gesellschaft zu übernehmen bereit.

ǂ **Bahnverbindung zwischen dem Banat und dem Adriatischen Meer.** Für das Zustandekommen dieser für den Banater Cerealienhandel wichtigen Bahn interessirt sich vornehmlich der Slavonische Adel. Namentlich Fürst Schaumburg-Lippe, der in Slavonien und dem Baranyer Comitat stark begütert ist. Er beabsichtigt, sich mit 3 Millionen Gulden an dem Baue dieser Bahn zu betheiligen; ferner überlässt derselbe für die durch sein Territorium führende Strecke den Grund und Boden und die zu Gebäuden erforderlichen Bauhölzer unentgeltlich. Freiherr von Prandau und noch mehrere Slavonische Grundbesitzer sind bereit, auf eben diese Weise für die projectirte Bahn zu wirken. Der Rest der Baukosten soll dem Vernehmen nach von einer Englischen Gesellschaft gedeckt sein.

Arad-Rothenthurmpass. (Vorarbeiten). Aus Hermannstadt wird gemeldet, dass die unter den Auspizien der Theissbahn-Gesellschaft stattfindenden Vorarbeiten von Arad bis Rothenthurm lebhaft betrieben werden. Auf den schwierigsten Puncten wird sich das höchste Erforderniss per Bahnmeile auf fl. 800,000 stellen.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Deutsche Eisenbahnen. (Neueröffnete Strecken im Vereinsgebiet während des 1. Halbjahres 1862. Leipzig, 7. Juni. Im ersten Halbjahre 1862 wurden in Deutschland folgende Eisenbahnstrecken in Betrieb gesetzt: 1) am 12. Januar von Burbach bis Giessen (Cöln-Giessener Bahn), $8_{,63}$ preussische Meilen; 2) am 23. Januar von Bremen nach Geestemünde und Bremerhaven, $8_{,3}$ Meilen; 3) am 22. Februar von Rüdesheim nach Oberlahnstein, $7_{,46}$ Meilen; 4) am 1. März von Bochum über Essen und Wohlheim nach Oberhausen, $4_{,27}$ Meilen; 5) am 1. Mai von Mühlheim nach Duisburg, $1_{,1}$ Meile; 6) am 5. Juni von Basel bis Schopfheim (Wiesenthalbahn), 3 Meilen. Dies giebt zusammen 32¾ Meilen, die sich auf folgende sechs Staaten vertheilen: Preussen, Hannover, Baden, Grossherzogthum Hessen, Nassau und Bremen, wozu hinsichtlich einer kurzen Strecke der letztgenannten Bahn auch die Schweiz zu rechnen ist. D. A. Z.

Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn. (Generalversammlung). In der am 30. Juni abgehaltenen Generalversammlung wurde der statutmässig aus dem Ausschuss austretende Advocat Schenck in Elmshorn wieder gewählt. Mit Beziehung auf den an die Actionäre vertheilten Geschäftsbericht für die Zeit vom 1. April 1861 bis dahin 1862 erwähnte der Vorsitzende des Ausschusses unter Anderem, dass ein Antrag auf eine Erhöhung der Personenfahrtaxe von Itzehoe nach den übrigen Stationen vom Königlichen Ministerium abgelehnt worden sei, referirte über gewisse Ermässigungen der Tarife für den Güterverkehr, die theils bereits eingetreten seien, theils noch beabsichtigt würden, und hob hervor, dass die Erniedrigung der Fahrtaxen sich überall als zweckmässig und der Verkehrsvermehrung förderlich erwiesen habe und sich hoffentlich und voraussichtlich auch hier so bewähren werde. Der öffentlichen Meinung und der Gerechtigkeit sei die Genugthuung gegeben, dass die erhöhte Wintertaxe beseitigt worden sei. Der Betriebsvertrag mit Altona-Kiel sei gekündigt, nachdem die verschiedenen Verhandlungen über eine Fortsetzung desselben erfolglos geblieben seien. Die Gesellschaft werde daher mit dem 1. Januar 1863 den Betrieb auf der Bahn von Elmshorn nach Itzehoe selbst übernehmen.

Tarif-Ermässigung auf Eisen. Auf Veranlassung der bevorstehenden Ermässigung der Eingangszölle auf fremdes Eisen tritt

auf der Niederschlesisch-Märkischen, der Kgl. Ostbahn und der Oberschlesischen Bahn vom 10. Juli d. J. ein ermässigter Tarif für Transporte von Roheisen in der Richtung von Oberschlesien nach Berlin und nach Stationen der Königlichen Ostbahn zum Satz von 1 Pf. pr. Ctr. und Meile, neben einer Expeditionsgebühr von 2 Thlr. für 100 Ctr. in Kraft. Ausserdem wird vom 10. d. M. ab auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn für Transporte von a) façonnirtem Eisen (Stab-, Stangen-, Flach-, Quadrat- und Rundeisen, Schlossereisen und Gittereisen, Hufstäbe, Band-, Schnitt- und Zaineisen, eiserne Kesselbleche und Platten etc.), altem Eisen zum Einschmelzen, Brucheisen, Eisentheilen für Eisenbahn-Oberbau und Radreifen in Stangen — in der Richtung von und nach Berlin, und b) Eisenbahnschienen in der Richtung von Breslau nach Berlin bei Wagenladungen von mindestens 100 Ctr. ein ermässigter Tarif in Kraft treten. Die Fracht beträgt nach demselben für die ersten zehn Meilen $2^1/_4$ Pf., für die zweiten zehn Meilen $1^1/_2$ Pf., für Entfernungen darüber hinaus $1^1/_4$ Pf. pr. Ctr. und Meile, somit für die ganze Strecke von Berlin nach Breslau und umgekehrt 6 Sgr. pr. Ctr.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. (Betriebsergebnisse).

		1860.	1861.
Länge der Bahn	Meilen	51,624	51,624
Durchschnittlich im Betrieb gewesene Bahnlänge	„	51,624	51,624
Davon doppelgeleisig	„	51,313	51,313
Baucapital:			
im Ganzen concessionirt	Thlr.	20,975,000	20,975,000
hiervon in Stamm-Actien	„	10,000,000	10,000,000
im Ganzen verwendet	„	26,406,658	26,722,240
pro Meile Bahnlänge	„	511,519	517,632
Betriebsmittel:			
Locomotiven	Stück	135	139
Personenwagen	„	164	181
Lastenwagen	„	1727	1814
Zahl der von den Locomotiven durchlaufenen Nutzmeilen		304,262,5	309,772,5
Verbrauch an Heizmaterial pro Nutzmeile:			
Holz	Kubikfuss	0,349	0,312
Coaks	Pfd.	12,523	10,066
Steinkohlen	Tonnen	0,494	0,520
Im Ganzen wurden transportirt:			
Personen	Anzahl	1,263,788	1,347,799
Güter	Ctr.	14,375,118	16,495,482
Hierbei wurden durchschnittlich Meilen durchfahren:			
von jeder Person		9,686	9,721
von jedem Centner Gut		23,333	23,548
Durchschnittliche Einnahme:			
pro Person und pro Meile	Pf.	36,225	36,668
pro Centner Gut und pro Meile	„	2,903	2,690
Frequenz der Bahn:			
Personenmeilen überhaupt		12,243,555	13,101,987
pro Meile Bahnlänge		237,168	253,796
Güter-Centnermeilen überhaupt		335,412,154	388,440,692
pro Meile Bahnlänge		6,497,214	7,524,421
Einnahme:			
aus dem Personenverkehr einschliesslich der Gepäcküberfracht	Thlr.	1,273,798	1,334,513
pro Meile Bahnlänge	„	24,675	25,851
aus dem Güterverkehr, dem Vieh- und Equipagen-Transport	„	2,705,444	2,902,366
pro Meile Bahnlänge	„	52,407	56,221
an Extraordinarien	„	159,668	143,196
zusammen	„	4,138,910	4,380,075
pro Meile Bahnlänge	„	80,174	84,846
Ausgabe:			
für die Bahnverwaltung	„	533,578	550,419
in Procenten		30,09	30,31
für die Transportverwaltung	„	1,171,685	1,191,186
in Procenten		66,08	65,60
für die allgemeine Verwaltung	„	67,863	74,396
in Procenten		3,83	4,09
zusammen	„	1,773,126	1,816,001
pro Meile Bahnlänge	„	34,347	35,177
in Procenten der Brutto-Einnahme		42,84	41,46
Die Ausgaben betrugen:			
für die Bahn- und die allgemeine Verwaltung, pro Meile Bahnlänge	„	11,650	12,103
für die Transportverwaltung pro Nutzmeile	„	3,985	3,985
Von den Gesammt-Ausgaben kommen auf jede Nutzmeile	„	5,83	5,86
wurden aus dem Reservefonds gedeckt	„	—	—
Betrag des Ueberschusses der Einnahmen gegen die Ausgaben:			
im Ganzen	Thlr.	2,365,784	2,564,074
pro Meile Bahnlänge	„	45,827	49,668
in Procenten des verwendeten Anlage-Capitals		8,96	9,60
Ausser obigen Ausgaben sind noch zur Vermehrung der Betriebsmittel etc. aus sonstigen Fonds verwendet	Thlr.	253,767	356,399
Auf die Stammactien wurde einschliesslich der Zinsen an Dividende gezahlt	pCt.	—	—
Der Reservefonds betrug am Jahresschlusse	Thlr.	—	—

Cöln-Mindener Eisenbahn. (Generalversammlung). Cöln, am 28. Juni. Dem uns soeben mitgetheilten Protocoll über die Generalversammlung entnehmen wir Folgendes: Anwesend waren Seitens des Admistrationsrathes, der Präsident desselben Herr Geh. Commerzienrath Schnitzler, Vorsitzender, Seitens des Königlichen Eisenbahn-Commissariats, Herr Geh. Regierungsrath Matzerath, Seitens der Direction die Herren v. Wittgenstein, Präsident, Joest, Oppenheim und Sartorius.

Auf der Tagesordnung standen: 1) der Geschäftsbericht; 2) die Festsetzung der Tantième für den Administrationsrath; 3) der Dividende; 4) ein Antrag des Staats als Actien-Inhaber, dass in Modification des Vertrags vom 22. Juni 1854 die Einlösung der Zinscoupons der Prioritäts-Obligationen IV. Emission schon pro 1862 dem Betriebe resp. der von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft und vom Staate übernommenen Garantie und nicht dem Baufonds der Cöln-Giesener Bahn zur Last fallen möge; 5) ein Antrag der Direction, betreffend eine neue Anleihe von $4^1/_2$ Million Thalern durch Emission auf den Inhaber lautender 4proc. Prioritäts-Obligationen Behufs Vervollständigung der Bauten und Anlagen der Cöln-Mindener Hauptbahn; 6) Neuwahl von vier Directions- und sieben Administrationsraths-Mitgliedern.

Der Präsident der Direction, Herr v. Wittgenstein, gedachte zunächst nach Begrüssung der Versammlung anerkennend des unerwartet früh verstorbenen Herrn Heuser, seit dem Bestehen der Gesellschaft in der Direction, und des Herrn Geh. Rath Zwirner, Mitgliedes des Verwaltungsraths, und ging sodann auf die Resultate des Dienstjahres 1861 etwa folgendermassen über:

Der Verkehr, welcher sich bis dahin in einem fast stetig wachsenden Verhältniss gehoben hat, ist namentlich in der Güterbewegung im letzten Jahre auf eine bei der allgemeinen Weltlage und gedrückten Conjunctur unerwartete Höhe gestiegen.

Wenn auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr die steigende Tendenz der Vorjahre nicht verfolgt haben, so hat dagegen die Masse der auf der Hauptbahn und der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn beförderten Güter sich von 53 Millionen Centner des Vorjahres auf 65 Millionen gehoben, mithin eine Vermehrung von 12 Millionen Centner erfahren, an welcher allein Kohlen und Coaks mit 10 Millionen Centner Theil nehmen.

Schon im Jahre 1860 hatte das Güter-Transportquantum um 7 Millionen Centner zugenommen. Das gegenwärtig laufende Jahr zeigt, dass die Steigerung eine nicht blos vorübergehende sondern dauernde ist, wobei namentlich die wachsende Marktausdehnung der trefflichen Kohlen aus den dortigen unerschöpflichen Lagern vorwiegenden Einfluss hat. Die Einnahme im neuen Jahr verspricht eine wiederum höhere Rente.

Der Geld-Ertrag aus den Güter-Transporten hat auf der Hauptbahn, einschliesslich der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn, 4,109,508 Thlr., und zwar 711,566 Thlr. mehr wie im Vorjahre betragen, und fallen davon 106,356 Thlr. auf jede Meile der Hauptbahn.

Die stetig sich mehrenden Güter-Frachtmassen erheischen denn auch eine fortgesetzte Ausdehnung der Transportmittel, Geleise und Räumlichkeiten in den Bahnhöfen.

Es waren am Schlusse des Jahres 1860 vorhanden 176 Locomotiven, seitdem sind 34 hinzugekommen, und noch 20 in Bestellung gegeben worden, welche im laufenden Jahre zur Ablieferung kommen. Zur Verstärkung des schon so bedeutenden Wagenparks im Jahre 1861 sind 533 neue Güterwagen, meistens zu 100 Centner Tragfähigkeit per Achse, eingestellt und deren noch 743 in Bestellung gegeben worden, welche in Arbeit begriffen sind.

Zum Zwecke der dem Bedürfnisse entsprechenden Vervollständigung der Verkehrsmittel ist die unter Nr. 5 beantragte Anleihe auf die Tagesordnung gesetzt.

Der Verkehr der Cöln-Mindener Bahn bedarf wegen der schon jetzt einigermassen auftretenden Concurrenz der erhöhten Aufmerksamkeit der Direction.

Der für die Bahn in der Folge mögliche Ausfall darf um so weniger unterschätzt werden, als die Concurrenten unausgesetzt bemüht sind, das Feld ihrer Wirksamkeit durch Vorschiebung ihrer Linien auszudehnen und durch Anknüpfung selbstständiger Verbindungen sowohl für die Heranziehung von Producten als für den Versand die bisherige diesseitige Vermittlung zu umgehen. Was namentlich die Zukunft bringen wird, wenn die Rheinische Eisenbahn mittelst der in Ausführung begriffenen Verlängerung der Cöln-Crefelder Linie den unmittelbaren Anschluss an die Holländischen Bahnen, und mittelst der projectirten Zweigbahn und des Rhein-Trajects bei Uerdingen den Einbruch in das rechtsrheinische Kohlen-Revier zu Stande gebracht haben und wenn durch die Fertigstellung der Buke-Krefelder Bahn und der daran weiter geknüpften Projecte ein abgekürzter Weg für den durchgehenden Verkehr nach dem Osten geöffnet sein wird, ässt sich heute nicht voraussehen.

Die Total-Einnahme des Jahres 1861 hat nahe 6 Millionen Thlr.

betragen, und nach Abzug der Ausgaben einen Ueberschuss von 2,477,720 Thlrn. zurückgelassen.

Die eigentlichen Betriebs-Ausgaben haben 37,05 pCt. und, wenn die Ausgaben aus dem Reserve- und dem Erneuerungsfonds hinzugerechnet werden, 42,55 pCt. von der Total-Einnahme, etwas weniger wie im vorigen Jahre, betragen.

Nach Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds mit 407,023 Thlrn., nach Erlegung des dem Staate gebührenden Präcipuums von 597,623 Thlrn. und der Eisenbahnsteuer mit 245,549 Thlrn. verbleibt ein Rest, der es gestattet, den Actienbesitzern nebst der 3½procentigen Verzinsung einen Dividende-Genuss von 8¾ pCt., also eine Rente von 12¾ pCt., mithin 1¾ pCt. mehr wie im Vorjahre zu gewähren.

Die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn hat einen Rein-Ertrag geliefert, welcher etwas mehr wie 3,8 pCt. des Gesammt-Anlage-Capitals repräsentirt, so dass der Staat gar keinen Zuschuss zu leisten hatte, und nur noch 18,641 Thlr. aus den Betriebs-Erträgen der Hauptbahn zur Deckung der 4 %igen Verzinsung beigelegt werden mussten.

Der energisch betriebene Ausbau der Cöln-Giessener Bahn im Jahre 1861 gestattete, dass am 10. Jan. die Strecke Wissen-Betzdorf-Siegen, und am 1. Juli die Strecke Betzdorf-Burbach, die letzte Strecke, Burbach-Giessen im neuen Jahre und zwar am 12. Januar eröffnet werden konnte.

Diese zufällige Verzögerung der Betriebs-Eröffnung hat der Staats-Regierung als Actien-Inhaberin Veranlassung gegeben, den Antrag auf eine Modification der bezüglichen Vertrags-Clausel einzubringen.

Die Ausgaben für den Bau der Cöln-Giessener Eisenbahn und der Rheinbrücke haben am Schlusse des vorigen Jahres die Höhe von rot. 23,600,000 Thlrn. erreicht; 3,600,000 Thlr. über den Voranschlag, weshalb ein neues Anlehen nöthig wird.

Nachdem auf Grund des zwischen dem Staate und unserer Gesellschaft unterm 22. Juni 1854 abgeschlossenen Vertrages der nothwendige Mehrbedarf am Anlage-Capital durch einen Commissar des Kgl. Handels-Ministeriums festgestellt worden, ist die Gesellschaft durch ein landesherrlich genehmigtes Privilegium vom 28. October v. J. ermächtigt worden, 6½ Million Thlr. in Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. B. auszugeben.

Die gegen den Voranschlag von 20 Millionen Thlr. eingetretenen Ueberschreitungen finden ihre hauptsächliche Begründung in den Mehr-Ausgaben für Grund-Erwerb, Zinsen, Cours-Verluste und Betriebs-Material.

Die Einnahmen auf der Cöln-Giessener Bahn sind bis jetzt hinter den Erwartungen zurückgeblieben, welche man namentlich bei dem Kohlenbedarf und dem Erz-Reichthume des Bahngebietes zu erhoffen berechtigt schien. Dass der Hauptgrund der unbefriedigenden Resultate in der mit der Eröffnung des Betriebes bis Siegen gleichzeitig eingetretenen Concurrenz der Ruhr-Siegbahn beruht, ist nicht zu bezweifeln; indessen sind auch die Verhältnisse in dem so lange abgeschlossenen Gebiete der neuen Bahn so gestaltet, dass es einer längeren Zeit zu einer grossartigen Entwickelung des Verkehrs bedarf.

Sobald der Betrieb bis Giesen eröffnet werden konnte, war man bestrebt, den der Bahn ihrer Lage nach zukommenden Personenverkehr zwischen den Niederlanden und Frankfurt durch Einlegung zweckmässiger Eilzüge zu beleben, und ist es auch in der jüngsten Zeit gelungen, durch entsprechende Vereinbarungen mit der die Verbindung mit dem Mittel- und Süddeutschen Bahnnetze vermittelnden Main-Weserbahn Einrichtungen und tarifarische Festsetzungen zu gewinnen, welche, wie die Direction glaubt, zur Grundlage eines lebendigeren Verkehrs dienen können, welcher jedoch immerhin der sorgfältigsten Pflege bedarf, wenn er bei der Concurrenz der Wasserstrasse und der linksrheinischen Bahnen einer gedeihlichen Entwicklung entgegengeführt werden soll.

Hierauf erfolgten durch den Special-Director-Substituten Mittheilungen aus dem gedruckten Jahresberichte, den wir später besonders referiren.

Die Versammlung nahm die Vorträge mit grossem Interesse entgegen.

Der Vorsitzende reihte hieran anerkennende Worte über die thätige und umsichtige Leitung des Unternehmens Seitens der Direction.

Was den II. Punct der Tagesordnung anlangt, die Festsetzung der Tantième für den Administrationsrath, so erklärte sich die Versammlung mit dem Vorschlage, die Tantième auf 1 Proc. der tantièmepflichtigen Summe festzusetzen, einstimmig einverstanden.

Dasselbe geschah ad III., IV. und V. der Tages-Ordnung.

Die 3 Mitglieder der Direction, Wilh. Joest, Dagob. Oppenheim und A. Sartorius wurden wieder gewählt, an Stelle des mit Tode abgegangenen Herrn Georg Heuser aber Herr Eisenbahn-Director Hähner; ebenso wieder gewählt wurden die ausscheidenden Herren Mitglieder des Verwaltungsrathes, Frhr. v. Diergardt, Advocat-Anwalt Mayer, Geh. Comm.-Rath Mevissen, Carl vom Rath, General-Consul Rautenstrauch, Comm.-Rath Seydlitz, an Stelle des mit Tode abgegangenen Herrn Geh. Reg.-Rath Zwirner aber Herr D. Wolfgang Müller.

Werrabahn. (Verkehrs-Verhältnisse). Erfurt, den 8. Juli. In einem der N. Fr. Z. zugegangenen und auch in anderen Zeitungen abgedruckten Referat über den Geschäftsbericht und die am 26. v. M. abgehaltene General-Versammlung der Werrabahn ist unter Anderem die Behauptung aufgestellt, dass die Verwaltung einen grossen Theil der Schuld an dem gegen alles Erwarten armseligen seitherigen Resultate des Betriebes trage.

Obwohl diese Behauptung jeder Begründung entbehrt und eine Erwiderung daher nicht geboten erscheint, so wird doch um das Urtheil des grössern Publicums und der Actionäre der Werrabahn nicht irre zu führen, unter Hinweisung auf den Geschäftsbericht für das Jahr 1861 darauf aufmerksam gemacht, dass die Verwaltung aufs Eifrigste bemüht ist, durch entsprechende Tarife und Vereinbarungen mit anderen Eisenbahnen nach Kräften auf eine Hebung und Belebung des Verkehrs hinzuwirken.

Dass dieses Bestreben bereits einen günstigen Erfolg gehabt hat, geht daraus hervor, dass die Einnahmen von 739,428 fl. im Jahre 1859 auf 873,312 fl. im Jahre 1861, mithin in 2 Jahren um circa 134,000 fl. gestiegen sind, und dass in den ersten 5 Monaten d. J. wiederum eine Mehreinnahme von circa 20,000 fl. erzielt worden ist.

Es bedarf jedoch keiner weiteren Begründung, dass die seit dem Jahre 1858 fast ununterbrochen für die Werrabahn ungünstigen Handels-Conjuncturen lähmend auf den Verkehr einwirken, sowie es jedem mit den Verhältnissen Vertrauten bekannt ist, dass die Bevölkerung an der Werrabahn-Linie nicht zahlreich, dass industrielle Etablissements an derselben zur Zeit noch fehlen, mithin der Local-Verkehr nur ein verhältnissmässig geringer sein kann.

Die Werrabahn ist unter diesen Umständen zumeist auf den Transitverkehr angewiesen, welcher selbst bei den zweckmässigsten Einrichtungen der Natur der Sache nach erst dann zufriedenstellende Einnahmen liefern kann, wenn innerhalb des Handelsgebietes, in welchem die Werra-Eisenbahn für die Beförderung der grösseren Gütermassen als vermittelndes Glied eingetreten ist, eine nicht durch ungünstige politische Verhältnisse gehemmte lebendige und nachhaltige Handelsbewegung stattfindet.

Dass auf diese Verhältnisse einen Einfluss auszuüben, ausser der Macht der Verwaltung liegt, wird der Verfasser des obenerwähnten Referats unzweifelhaft selbst einräumen und damit die Unbilligkeit seiner Behauptung einsehen, welche leichter ausgesprochen als nachgewiesen ist.

Oesterreichische Eisenbahnen. Subventionen und Zinsgarantien. Aus einer geheimen Sitzung des Reichsraths-Ausschusses (für Finanzen) theilt die „Presse“ Folgendes mit: Für die Kaiserin Elisabeth-Westbahn wird als Vorschuss auf die garantirten Zinsen ein Betrag von 900,000 fl. bewilligt, für die Pardubitz-Reichenberger Bahn 600,000 fl., für die Theissbahn 400,000 fl. Der Finanz-Ausschuss erwartet eine genaue Beaufsichtigung der subventionirten Bahnen, das Aufhören der ungerechtfertigten Agio-Zuschläge, und die schleunigste Abstellung der herrschenden Uebelstände. Der Ausschuss verlangt die Vorlage der Urkunden über den Verkauf der Südbahn und der Carl-Ludwigbahn und ersucht um Beseitigung der Hindernisse zum Bau der Josefstadt-Schwadowitzer Zweigbahn. Endlich beantragt der Ausschuss: „1) Beseitigung des Instituts bezahlter Verwaltungsräthe bei subventionirten Unternehmungen, da die Bezüge derselben nicht als Betriebsspesen angesehen werden können; 2) die Betheiligung aller activen Staatsbeamten an Verwaltungsräthen möge sofort aufhören; 3) die Regierung solle alle betreffenden Acten vorlegen, und der Befund über den Bau und Betrieb der Elisabeth-Westbahn geprüft werden; 4) die subventionirten Unternehmungen sollen das benöthigte Material im Inlande kaufen; 5) die Südbahn-Gesellschaft soll die Brennerbahn Ende 1866 vollendet haben; 6) die Regierung soll eine Vorlage zur Revision des Eisenbahn-Concession-Gesetzes einbringen, um die Ueberwachung der subventionirten Gesellschaften zu regeln; 7) das Abgeordnetenhaus wolle einen Ausschuss zur Prüfung des ganzen Sachverhaltes ernennen.

Ausland.

Schweden. Oerebro-Töreboda. (Eröffnung). Am 1. August wird die Stammbahn zwischen Oerebro und Töreboda eröffnet werden.

Oronbahn. Nach Beschluss des Staatsraths werden zwischen Freiburg und Romont folgende Stationen errichtet: Matran, Neyruz, Cottens, Lentigny und Villaz. (Conf.)

Mont-Cenis-Tunnel. (Stand der Arbeiten). Der Bundesrath hatte laut der „Bern. Ztg.“ vor einiger Zeit seinen Gesandten Hrn. Tourte in Turin, beauftragt, die Arbeiten am Mont Cenis zu besichtigen und dem Bundesrath darüber Bericht zu erstatten. Herr Tourte hat nun in den jüngsten Tagen, in Begleitung des französischen Gesandten in Turin und eines sachkundigen Ingenieurs, den Besuch gemacht und darüber an den Bundesrath berichtet, dass sie Alle die Ueberzeugung mit zurückgenommen, dass das Problem vollständig gelöst sei. Der durch Wasserkraft erzeugte Druck comprimirter Luft, womit die Maschinenbohrer im Tunnel getrieben und zugleich frische Luft zugeführt wird, steigt auf sechs Atmosphären und kann bis auf 8—9 gesteigert werden. Bohrlöcher von 56 Centimeter (19 Zoll) Tiefe werden in 5½ Minuten gemacht. Gegenwärtig wird auf der italienischen Seite, wo einzig noch die Maschinen arbeiten, 1,60—2,20 Meter täglich vorgerückt. Hier ist der Tunnel bereits auf 1180 Meter vorgerückt; die Luft in dieser Tiefe ist vollkommen gut erhalten; auf savoyischer Seite, wo am 1. Juli die Maschinenarbeit beginnen sollte, ist die Tunnellänge jetzt 600 Meter.

Ein neues Abonnements-System auf Eisenbahnen. Der „National Suisse“ meldet, dass die Verwaltung des Jura Industriel eine Abonnements-Einrichtung getroffen habe, welche vielleicht mit einigen Verbesserungen, allgemeine Nachahmung verdient. Die ganze Bahn wird in 11 Entfernungs-Einheiten getheilt, so dass die Stations-Strecken Convers-Hauts Geneveys, Geneveys s/C.-Chambrelien und Chambrelien-Corcelles je zwei Einheiten, die übrigen 5 Stationsstrecken je 1 Einheit bilden. Diese Einheiten werden (wie bei der Post) durch Marken von 1, 3 und 5 Einheiten repräsentirt, welche von der Verwaltung in einem von dem Käufer zu bestimmenden beliebigen gegenseitigen Verhältniss hundertweise verkauft werden. Wer z. B. gewöhnlich nur kurze Strecken befährt, wird vorzugsweise viele einfache oder dreifache Marken nehmen. Der Preis für 100 Einheiten beträgt zur I. Classe 39 Fr., zur II. Classe 27 Fr., zur III. Classe 21 Fr. Da nun der Jura Industriel 38 Kilometer lang ist, so kostet durchschnittlich ein Kil. in I. Classe $11,_3$, in II. Classe $7,_8$ und in III. Classe $6,_1$ Centimes. Das erscheint freilich noch immer sehr hoch; allein die Billets zu einzelnen Fahrten sind noch viel theurer und kosten (wenn man sie nach dem Preise der Billets vom Locle nach Neuchâtel berechnet) in I. Classe $13,_8$, in II. Classe $8,_9$ und in III. Classe $7,_0$ Centimes pro Kilometer, so dass das hier besprochene Abonnements-System eine Reduction von circa 13 % gewähren würde.

Die verkauften Marken befinden sich in einem Portefeuille, welches den Namen des Käufers oder Abonnenten trägt, übrigens auch von andern Personen seiner Familie oder seines Handlungshauses benutzt werden darf. Der Reisende, welcher von den Marken Gebrauch machen will, empfängt, gegen Vorzeigung seines Portefeuille, vom Billet-Controleur ein Blättchen, auf welchem nur der Name der Abgangs-Station und ihre Entfernung von den übrigen Stationen der Bahn angegeben ist. Auf die Rückseite dieses Blättchens klebt nun der Reisende während der Fahrt eine ihrer Länge entsprechende Anzahl Marken und remittirt das Ganze an die Billet-Controle der Ankunfts-Station.

Die Marken sind nur innerhalb desjenigen Kalenderjahrs gültig, in welchem sie gekauft wurden, — eine unnütz beengende und für die Lösung von Marken in den letzten Monaten des Jahres ungünstige Bestimmung.

Wallachische Eisenbahnen. Laut einer uns aus Bukarest zugekommenen Mittheilung ist Fürst Ribesco Bassarab von Brancovano, welcher sich in Angelegenheit der Wallachischen Bahnen nach Wien und London begeben hatte, wieder zurückgekehrt und soll mit mehreren Bankiers in London, Frankfurt und Wien ein Uebereinkommen geschlossen haben, in welchem sich die genannten Contrahenten bereit erklären, sobald Fürst Brancovano die definitive Concession für das projectirte Eisenbahnnetz erhalten haben wird, mit ihm und unter Zuziehung ihrer Geschäftsfreunde in England eine Actien-Gesellschaft zum Baue und Betriebe der Wallachischen Bahnen zu bilden. Von dem Actiencapitale soll ein Dritttheil dem Fürsten Brancovano zur Placirung in seinem Vaterlande reservirt werden. Unter Voraussicht auf die baldige Lösung der Americanischen Frage, wonach sich die Capitalisten ohne Zweifel wieder diesem Lande zuwenden dürften, sollen sich die Contrahenten durch dieses Uebereinkommen nur bis Ende Juli 1862 für gebunden erklärt haben. Fürst Brancovano hat das Concessionsgesuch bei der Wallachischen Regierung bereits überreicht und es steht zu erwarten, dass diese Angelegenheit demnächst vor die Nationalversammlung gelangen wird.

(Oestr. Centralbl.)

Telegraphenwesen.

Unterbrechung der Telegraphenleitung zwischen Emden und England. Die Telegraphenleitung zwischen Emden und England ist seit einiger Zeit wieder unterbrochen. Ein Englisches Dampfschiff ist bereits mit der Aufsuchung der schadhaften Stelle beschäftigt.

Postwesen.

♄ **Postwesen.** (Die Behandlung der Einzahlungsbriefe in Preussen). Mit Dank ist es anzuerkennen, dass die Preussische Postverwaltung die Vereinfachung des technischen Postdienstes fortdauernd im Auge behält. Früher streng aufrecht erhaltene Sicherheitsmassregeln fallen mit der Zunahme des Verkehrs, und das den Beamten etc. dadurch geschenkte Vertrauen rechtfertigt sich auch vollkommen. Es würde zu weit führen, alle Vereinfachungen des technischen Dienstes der letzten Zeit hier aufzuführen und erinnern wir hier nur an die Bestimmung, nach welcher recommandirte Briefe, desgleichen die Bunde, in welchen recommandirte Briefe enthalten, nicht mehr zu wiegen und nachzuwiegen sind, und an die neueste Bestimmung, nach welcher Einzahlungen anstatt mit der Fahrpost mit der Briefpost versendet werden sollen. Während früher diese Sendungen speciell der Abfertigungs-Expedition zugeschrieben wurden und überhaupt eine gleiche Behandlung erfuhren, wie die Geldbriefe etc., werden dieselben hinfort wie gewöhnliche Briefe behandelt, nur mit dem Unterschiede, dass sie am Bestimmungsorte in ein Lager-Register resp. in das Bestellungs-Notizbuch eingetragen werden, um alsdann entweder an das Ausgabe-Geschäft oder an die bestellenden Boten gegen Empfangsbekenntniss zu gelangen. — Es fällt mithin die Arbeit der Eintragung in die Frachtkarte, das Copiren dieser Karte, die Verpackung in den Beutel (bei Eisenbahn-Postanstalten sind in vielen Fällen besondere Kartenschlüsse wegen dieser Art Sendungen nothwendig gewesen), ferner das Abstreichen dieser Sendung am Bestimmungsorte und das Nachcalculiren des Portobetrages für dieselbe mit einem Schlage durch das neue Verfahren fort. — Es leuchtet ein, dass diese Erleichterung des technischen Dienstes von den expedirenden Beamten mit Freude aufgenommen ist, die wie manche andere dazu beiträgt, dem Dienste etwas von seinem mechanischen Wesen zu nehmen. Letzteres dürfte in noch weit höherem Grade stattfinden, wenn es sich bestätigen sollte, dass binnen Kurzem die Eintragung der Packetsendungen in die Frachtkarten nicht mehr speciell, sondern summarisch geschehen soll. Wenn wir nicht schlecht unterrichtet sind, ist dieses Verfahren bereits im internen Sächsischen Postverkehr eingeführt.

Schifffahrt.

Oesterreichische Subventionen und Zinsgarantien. Aus einer geheimen Sitzung des Reichsraths-Ausschusses (für Finanzen) theilt die „Presse“ Folgendes mit: Der Finanz-Ausschuss acceptirte das Princip, dass der Staat Privatunternehmungen subventioniren müsse, welche neue Verkehrsmittel schaffen. Die Lloyd-Gesellschaft, mit welcher ein Postvertrag gültig bis Ende 1864 abgeschlossen ist, erhält $1^1/_2$ Mill.; die 4 % Interessen von 3 Mill., die 6 Mill. Anlehen durch die Creditanstalt, und 3 Mill. schwebende Schuld erscheinen vom Staate garantirt; aber die Concurrenz auswärtiger, sehr stark subventionirter Dampfschifffahrts-Gesellschaften, und der Aufwand für die Arsenalbauten brachte das Unternehmen in Verlegenheit. Der Ausschuss beantragte daher die $1^1/_2$ Mill., sowie die nachgeforderten 475,400 fl. zu bewilligen, unter Vorbehalt baldiger endgültiger Regelung der Verhältnisse zwischen dem Staate und der Gesellschaft. Die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft erhält laut Uebereinkommen 700,000 fl. wegen Wegfall des Monopols, welche Entschädigungssumme sich auf 628,843 fl. reducirt, und in diesem Betrage genehmigt wird.

Englische Donauschifffahrts-Gesellschaft. Die Bildung einer solchen ist jetzt beendet, ein Correspondent der „U. N.“ theilt aus dem Prospectus mit, dass das Capital nicht mehr als 220,000 Pfd. St. betragen und durch Actien zu 10 Pfd. St. aufgebracht werden soll. Die Firma des Unternehmens wird sein: Anglo-Danubian Steam Navigation and Coliery Company. Die Serbische Regierung hat auf fünf Jahre eine Subvention von 4000 Pfd. St. jährlich bewilligt und daneben verschiedene exclusive Privilegien zugesichert. Auch eine Concession zur Ausbeutung von Kohlengruben und ausgedehnten Forsten ist der Gesellschaft ertheilt.

♄ **Herstellung einer zweiten grossen Dampfschifffahrtsverbindung zwischen England und Ostindien.** Dem Bremer Handelsblatt wird aus Calcutta mitgetheilt, dass in den dortigen Capitalistenkreisen die Gründung einer Gesellschaft zur Herstellung einer zweiten grossen Dampfschifffahrtsverbindung zwischen England und Ostindien, einer „Briton and Eastern Steam-Navigation-Company“ im Werke ist. Sie wird also der bereits bestehenden Gesellschaft, der „Peninsular and Oriental Steam-Navigation-Company“ Concurrenz machen, deren vergrösserter Betrieb dennoch nicht mehr ausreicht, um den immer stärker werdenden Passagierstrom, besonders bei der Rückfahrt von Indien zu bewältigen. Die letzgenannte Gesellschaft, welche sich um den europäisch-ostindischen Verkehr grosse Verdienste erworben hat, wird durch diese entstehende Concurrenz nicht zu sehr beeinträchtigt werden, indem es der neuen Gesellschaft nicht so bald gelingen dürfte, über eine so ausgedehnte Dampferflotte zu gebieten, die alljährlich 97,000 deutsche Meilen zurücklegt, während ihre Einnahmen beinahe im Durchschnitt eine Viertelmillion Pfd. Sterling erreichen. Dennoch prophezeit man auch dem neuen Unternehmen wegen der fortdauernd wachsenden Verbindungen Englands mit Indien eine grosse Zukunft und hält dafür, dass beide Institute Beschäftigung haben werden. —

Literatur.

Central-Organ der Vereinigung von Genossenschaften junger Kaufleute Deutschlands. Preis pro Quartal $7^1/_2$ Sgr. Diese schon in anderen Blättern empfohlene Monatsschrift tritt zunächst als Organ der mit dem April ins Leben getretenen „Vereinigung von Genossenschaften junger Kaufleute Deutschlands in allen ihren Lebenszwecken“ auf, bringt Original-Aufsätze über Fragen aus dem Gebiete der Volkswirthschaft und Handelswissenschaft, aus den verwandten Wissenschaften, Vorträge aus den Special-Vereinen und eine Rundschau aus dem Gebiet der Kunst und Literatur, biographische Skizzen aus der Handelswelt und Referate aus der Handelsgeschichte und über neuere Entdeckungen; daneben noch Mittheilungen aus den Vereinen.

Die uns vorliegenden drei Hefte zeugen von einem ernsten Streben, dem Programm nachzukommen und wir wünschen der Zeitschrift den besten Fortgang. Möge sie in Eisenbahnangelegenheiten vom unparteiischen Standpuncte die jetzige Begriffsverwirrung über das Wesen der Eisenbahnen, sowie die gegenwärtigen Anforderungen in Tariffragen berichtigen, ferner den Zollinteressen und den Zielen unserer so wichtigen Reformbestrebungen in der Deutschen Handelspolitik, möge sie dem Kampfe der schutzzöllnerischen und freihändlerischen Parteien durch liberale Grundsätze dienen und die junge Kaufmannswelt fortwährend darauf hinweisen, dass der Handel nur im Verein mit dem Wissen die Welt erobert.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Bei der am 3. d. Mts. stattgehabten statutenmässigen Ausloosung der für das laufende Jahr zu amortisirenden:

54 Stück Prioritäts-Obligationen I. Emission à 200 Thlr.
48 „ „ „ II. „ à 200 „
51 „ „ „ III. „ à 100 „

sind folgende Nummern gezogen worden:

I. Emission: 21. 66. 101. 295. 393. 412. 486. 526. 735. 755. 817. 820. 1051. 1184. 1520. 1540. 1764. 2008. 2292. 2357. 2402. 2573. 2608. 2700. 2747. 2902. 3560. 3944. 4076. 4086. 4096. 4487. 4512. 4583. 4589. 4613. 4685. 5197. 5430. 5436. 5452. 5719. 5956. 5979. 6029. 6206. 6608. 6931. 7018. 7218. 7317. 7348. 7374. 7491.

II. Emission: 8017. 8061. 8330. 8342. 8509. 8519. 9039. 9470. 9550. 9736. 9777. 9876. 10016. 10036. 10084. 10421. 10788. 10845. 10880. 11086. 11225. 11285. 11307. 11572. 11732. 11745. 12164. 12233. 12398. 12898. 12923. 13115. 13198. 13398. 13449. 13479. 13771. 13921. 14215. 14279. 14590. 14649. 14877. 15024. 15087. 15164. 15231. 15335.

III. Emission: 15598. 15642. 15727. 16087. 16325. 16512. 16548. 16523. 16759. 16835. 16848. 17092. 17175. 17251. 17333. 17702. 17859. 17978. 18117. 18275. 18410. 18729. 18901. 19368. 19435. 19545. 19665. 19792. 19896. 19911. 20129. 20483. 20782. 21025. 21386. 21641. 21693. 21748. 21979. 22432. 22517. 22586. 22824. 22880. 23038. 23180. 23260. 23275. 23544. 23697. 23903.

Die **Auszahlung** des **Nennwerthes** dieser Obligationen erfolgt gegen Auslieferung derselben und der dazu gehörigen noch nicht verfallenen Zins-Coupons im Laufe des Monats **Januar 1863,**

zu Aachen, bei unserer Hauptkasse,
zu Berlin bei der Disconto-Gesellschaft,
zu Cöln beim A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein.

Der Betrag der **fehlenden** Coupons wird vom Capitale **gekürzt.**

Die Verbindlichkeit zur **Verzinsung** obiger Obligationen **erlischt** mit dem **Schlusse dieses Jahres.**

Zugleich machen wir darauf aufmerksam, dass von den pro **1861 et retro** ausgeloosten Obligationen die Nummern:

I. Emission: de 1859: 1606. 1618. 4513. 4930. 6900.
„ 1860: 44. 723. 1387. 4644. 5884.
„ 1861; 311. 1005. 1044. 1790. 3854. 4065. 4333. 4508. 5311. 5522.

II. Emission de 1859: 12633.
„ 1860: 8635. 8994. 10997. 13540. 15411.
„ 1861: 8981. 9831. 10846. 11404. 12170. 12620. 13365. 13515. 15347.

III. Emission: de 1858: 16492.
„ 1859: 16010.
„ 1860: 17710. 20318.
„ 1861: 15810. 16125. 17332. 17612. 18819. 19392.

noch nicht zur Einlösung präsentirt worden, weshalb die Inhaber zur Empfangnahme der Zahlung aufgefordert werden.

Die hiervon nach der Ausloosung erhobenen Zinsen müssen vom Capitale gekürzt werden.

Von den pro 1861 et retro, behufs der Amortisation ausgeloosten Prioritäts-Obligationen sind im Termine den 3. d. Mts. die bis jetzt eingelösten, nachstehend verzeichneten Nummern:

I. Emission de 1858: 5892. de 1860: 3044. de 1861: 16. 45. 234. 488. 506. 785. 1000. 1405. 1485. 1689. 1745. 2202. 2303. 2420. 2502. 2545. 2964. 3125. 3680. 3838. 4184. 4327. 4414. 4633. 5087. 5090. 5282. 5422. 5502. 5830. 5860. 6223. 6245. 6281. 6570. 6597. 6947. 7025. 7045. 7141. 7248. 7446.

II. Emission: de 1859: 14917. de 1860: 14821. de 1861: 8507. 9118. 9425. 9500. 9638. 9894. 10293. 10376. 10389. 10522. 10606. 10905. 10929. 10963. 11036. 11747. 11763. 11889. 11894. 12137. 12139. 12239. 12712. 13009. 13111. 13113. 13234. 13475. 13670. 13884. 13937. 14042. 14086. 14594. 15012. 15222. 15267.

III. Emission: de 1861: 15640. 16779. 16785. 16906. 17004. 17683. 18100. 18146. 18416. 18439. 18468. 18596. 18636. 18748. 18771. 19048. 19652. 19736. 20689. 21107. 21216. 21412. 21502. 21736. 21775. 21828. 21905. 22059. 22087. 22343. 22518. 22791. 23160. 23290. 23396. 23545. 23597. 23688. 23751. 23878. 23973. 23986.

vor **Notar und Zeugen verbrannt** worden, was nach § 6 des Allerh. Privilegii vom 8. November 1852, 9. Januar 1854 und 7. April 1856 hiermit bekannt gemacht wird.

Aachen, den 8. Juli 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.
von Duering.

Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.

Bei der am 3. d. Mts. stattgehabten statutenmässigen Ausloosung der für das laufende Jahr zu amortisirenden

23 Stück Prioritäts-Obligationen I. Emission à 200 Thlr.
17 „ „ „ II. „ à 200 „
51 „ „ „ III. „ à 100 „

sind folgende Nummern gezogen worden:

I. Emission: 33. 169. 201. 231. 233. 426. 446. 772. 788. 985. 1446. 1493. 1587. 1658. 1663. 1857. 2020. 2034. 2137. 2190. 2432. 2710. 2895.

II. Emission: 3129. 3477. 3928. 3951. 4293. 4627. 4709. 4949. 5042. 5135. 5208. 5209. 5240. 5263. 5320. 5691. 5809.

III. Emission: 6088. 6117. 6167. 6382. 6395. 6487. 6842. 7054. 7213. 7248. 7445. 7699. 7729. 8039. 8150. 8266. 8285. 8373. 8529. 8691. 8718. 8951. 9052. 9204. 9302. 9342. 9405. 9491. 9613. 9637. 9703. 9946. 9968. 10,135. 10,196. 10,200. 10,915. 10,973. 11,240. 11,966. 12,114. 12,988. 13,019. 13,191. 13,276. 13,399. 13,468. 13,485. 13,763. 13,853. 13,862.

Die **Auszahlung** des **Nennwerthes** dieser Obligationen erfolgt gegen Auslieferung derselben und der dazu gehörigen noch nicht verfallenen Zins-Coupons im Laufe des Monats **Januar 1863**

zu Aachen bei unserer Hauptkasse,
zu Berlin bei der Disconto-Gesellschaft,
zu Cöln beim A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein.

Der Betrag der **fehlenden** Coupons wird vom Capitale **gekürzt.**

Die Verbindlichkeit zur **Verzinsung** obiger Obligationen **erlischt** mit dem **Schlusse dieses Jahres.**

Zugleich machen wir darauf aufmerksam, dass von den pro **1861 et retro** ausgeloosten Obligationen die Nummern:

I. Emission **de 1857** 924. **de 1860** 1884.

II. Emission **de 1859:** 5234. 5667. **de 1860:** 3692. 5661. **de 1861:** 3751.

III. Emission **de 1858:** 6002. **de 1859:** 5994. 5996. 6023. **de 1860:** 5990. 8361. **de 1861:** 7702. 7764. 8012. 8082. 8954. 11,708.

noch nicht zur Einlösung präsentirt worden, weshalb die Inhaber zur Empfangnahme der Zahlung aufgefordert werden.

Die hiervon **nach** der Ausloosung erhobenen Zinsen müssen vom Capitale gekürzt werden.

Von den pro 1861 et retro behufs der Amortisation ausgeloosten Prioritäts-Obligationen sind im Termine den 3. d. Mts. die bis jetzt eingelösten, nachstehend verzeichneten Nummern:

I. Emission **de 1861:** 137. 158. 452. 466. 615. 640. 740. 911. 1218. 1262. 1391. 1743. 1762. 1840. 1901. 2409. 2711. 2712. 2728. 2908. 2910. 2987.

II. Emission **de 1861:** 3239. 3543. 3611. 4315. 4450. 4500. 4566. 4872. 5104. 5276. 5280. 5397. 5417. 5470. 5640. 5694.

III. Emission **de 1860:** 7597. 7657. 7786. 8104. **de 1861:** 6152. 6274. 6301. 6750. 6939. 7402. 8190. 8580. 8638. 8851. 9148. 9200. 9247. 9294. 9486. 9627. 9725. 9805. 10,046. 10,048. 10,184. 10,255. 10,493. 10,541. 10,857. 11,147. 11,711. 11,734. 11,983. 12,205. 12,387. 12,946. 12,973. 13,079. 13,442. 13,606. 13,994. 14,096. 14,102. 14,200. 14,284. 14,288.

vor Notar und Zeugen verbrannt worden, was nach § 5 des Allerh. Privilegii vom 16. December 1850, § 6 des Allerh. Privilegii vom 29. August 1853 und 7. April 1856 hiermit bekannt gemacht wird.

Aachen, den 8. Juli 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.
von Duering.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Gemäss der statuarischen Bestimmungen sind am 9. Juli d. J. die bis einschliesslich 1861 zur Einlösung eingereichten, ausgeloosten **Prioritäts-Actien** und **Obligationen** in Gegenwart zweier Notare verbrannt worden und zwar:

1)	50 Prioritäts-Actien à 200 Thlr. im Ganzen		10,000 Thlr.
2)	138 Prioritäts-Obligationen Lit. A. à 100 Thlr.	=	13,800 Thlr.
3)	130 Prioritäts-Obligationen Lit. B. à 100 Thlr.	=	13,000 Thlr.
4)	84 Prioritäts-Obligationen Lit. C. à 100 Thlr.	=	8,400 Thlr.
5)	6 Prioritäts-Obligationen Lit. D. à 500 Thlr.	=	3,000 Thlr.
6)	23 Prioritäts-Obligationen Lit. D. à 100 Thlr.	=	2,300 Thlr
	in Summa 431 Actien in Höhe von		50,500 Thlr.

Von den ausgeloosten Prioritäts-Actien und Obligationen coursiren noch:

1) von den Prioritäts-Actien die Nummern 32 und 146 aus dem Jahre 1859, 134 aus 1861,

2) von den Prioritäts-Obligationen Lit. A. die Nummer 2839 aus dem Jahre 1859,

3) von den Prioritäts-Obligationen Lit. B. die Nummern 2893 und 3996 aus 1856. 2694, 3992 und 5722 aus 1857, 2488 und 3447 aus 1858. 2113, 2300, 2656, 7170 aus 1859. 1505, 2590, 6227 und 6239 aus 1860. 520, 744, 2050, 2055, 2424, 2604, 3991, 4735, 5170, 6255, 7159, 7272 und 7927 aus 1861,

4) von den Prioritäts-Obligationen Lit. C. die Nummern 769, 2076, 5769 aus 1858. 387, 1682, 1915, 2208 und 5732 aus 1859. 119, 762, 1890, 4287, 4821 aus 1860. 263, 528 und 962 aus 1861,

5) von den Prioritäts-Obligationen Lit. D. à 500 Thlr. die Nummern 128 und 555 aus 1861 und à 100 Thlr. die Nummern 1800, 2455 und 2656 aus 1860. 947, 1034, 1049, 3486 und 3718 aus 1861.

Breslau, den 10. Juli 1862.

Directorium.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am 1. Juli d. J. fälligen Zinsen der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn **Stamm-Actien** und **Prioritäts-Obligationen** können (mit Ausschluss der Sonn- und Feiertage) vom 1. bis incl. 31. Juli cr. Vormittags von 9—12 Uhr bei

der Regierungs-Haupt-Kasse in Düsseldorf,

den Bankhäusern:

Baum-Boeddinghaus & Cie. in Düsseldorf,

v. Beckrath-Heilmann in Crefeld,

dem A. Schaaffhausenschen Bank-Verein in Cöln, und

der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin (Behrenstrasse No. 43)

oder fortlaufend vom 1. Juli cr. ab in den Vormittagsstunden von 9—1 Uhr bei unserer **Haupt-Kasse hierselbst** erhoben werden.

Von dem Fälligkeits-Termine ab werden auch unsere sämmtlichen **Stations-Kassen,** soweit ihre zeitigen Bestände reichen, die Zins-Coupons einlösen oder in Zahlung annehmen.

Die fälligen Coupons müssen den Zahlstellen **mit numerisch** geordneten, in den Geldbeträgen **summirten** und von den Eigenthümern **unterschriebenen** Verzeichnissen übergeben werden.

Aachen, den 20. Juni 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.
v. Duering.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Das Rollgeschäft zu Bahnhof Obercassel

d. h. die Abfuhr a) der Passagiere, Gepäckstücke und Equipagen
b) der Frachtgüter

von Station Obercassel (linkes Rheinufer) nach Stadt Düsseldorf und den dortigen Anschluss-Bahnhöfen (Brutto-Einnahme von 4,280 resp. 11,109 Thlr. pro 1861) soll

zum 1. October 1862 getrennt oder **zusammen,**

im Submissionswege neu vergeben werden.

Die Bedingungen sind binnen wenigen Tagen auf Station Obercassel oder Central-Büreau Aachen einzusehen, auch gegen Copialien zu haben.

Schriftliche Offerten erbitten wir uns bis

Montag, den 4. August d. J. Vormittags 11 Uhr

unter ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen und Ausfüllung der offenen Preissätze im § 10 resp. § 14 derselben, sowie Beifügung von Attesten über Cautionsfähigkeit und Unbescholtenheit.

Höhere Preise, als die gegenwärtig zu zahlenden und in Obercassel zu erfragenden Sätze können nicht berücksichtigt werden.

Aachen, den 1. Juli 1862.

Königl. Direction.

Cöln-Mindener Eisenbahn.

Die Lieferung von **25 Stück Viehwagen,** worunter **5** Stück bedeckte, soll im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind bei dem Vorsteher unserer Wagen-Verwaltung zu Dortmund einzusehen; derselbe gibt auch nähere Auskunft über die zum Bau dieser Wagen unsererseits beabsichtigte Zulieferung von Hölzern.

In den betreffenden bis zum **29. d. Mts.** an uns einzureichenden Offerten, wollen Lieferungslustige die kürzeste Frist angeben, binnen welcher sie die Herstellung und Ablieferung der Wagen zu übernehmen bereit sind.

Bis zum 6. August c. bleiben Submittenten an ihre Offerte gebunden.

Cöln, den 5. Juli 1862.

Die Direction.

Royaume des Pays-Bas.

Ministère de l'Intérieur. Chemins de fer de l'État.

Avis.

Il est porté à la connaissance de ceux, qui désirent inscrire pour l'adjudication pour la construction de la charpente, en acier fondu, de trois ponts pour roulage ordinaire au-dessus des Chemins de fer de l'État, dont deux ponts dans le duché de Limbourg, et un pont dans la province du Brabant septentrional.

Annoncée pour le 25. Juillet 1862, qu'on admettra pour les aciers de la forme à simple ou à double ┬, des constructions en

acier, composées de tôles et de cornières à jambes égales, pourvû qu'elles offrent la même solidité et satisfassent aux prescriptions de l'article 12 du cahier des charges.

La Haye, le 19. Juin 1862.

La Commission des Chemins de fer de l'État Neerlandais.
van Meurs, Président.
G. J. G. Klerck, Secrétaire.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Ende Juni. A. Fehlende:

W 1. 1 Korb (leer).
M W 15. 1 Kober mit Steingutgeschirr (60 Pfd.).
H S 45. 1 Kübel mit Butter (45 Pfd.).
R H 1703. 1 Pack mit Farben (13 Pfd.).
L S 540. 1 Modell von Holz (5 Pfd.).
H 2060. 1 Kiste mit Chocolade (59 Pfd.).
C F S 905. 1 Ballen mit baumwollenen Waaren (80 Pfd.).
A G 354. 1 Pack mit Messingwaaren (27 Pfd.).

B. Ueberzählige:

H S 74. 1 Kiste mit Pomadenbüchsen (34 Pfd.).
E G 145. 1 Ballen mit baumwollenen Waaren (23 Pfd.).
S S 403. 1 Kiste (leer) (14 Pfd.).
G 3 1 Kiste mit Küchengeräth (128 Pfd.).
A S C 1592. 1 Kiste mit leeren Flaschen (34 Pfd.).
30 Stück eiserne Gussschieber (270 Pfd.).
S. 1 Fass (leer) (10 Pfd.).
186. 1 Fass mit Stärke (112 Pfd.).
H_3T_2S. 186. 1 Fass mit Stärke (394 Pfd.).
B 3. 22. 14. 3 Ballen mit Hadern (330 Pfd.).
R H 1. 1 Ballen mit Haargarn (297 Pfd.).
H S 1081. 1 Kiste mit Glasperlen (218 Pfd.).

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Holsteinische Eisenbahnen. Im Mai 1862.

Altona-Kiel . . . 43,240 Thlr. bis ult. Mai 1862: 196,293 Thlr.
bis ult. Mai 1861: 200,352 Thlr. 1862: weniger 4,057 „
Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe 4,121 Thlr. ult. Mai 21,583 Thlr.
bis ult. Mai 1861: 25,640 Thlr. 1862: weniger 4,057 „
Rendsburg-Neumünster 6,646 Thlr. ult. Mai 1862: 29,336 „
bis ult. Mai 1861: 30,612 Thlr. 1862: weniger 1,276 „

Köln-Mindener	Hauptbahn.	Oberhausen Arnheim Zwgb.	Köln-Giessen
Mai 1862:	490,469 Thlr.	31,806 Thlr.	65,105 Thlr.
„ 1861:	455,940 „	28,760 „	
Mithin pro 1862:	+ 34,529 „	+ 3,046 „	

II. Privat-Anzeigen.

Mit dem 1. Juli beginnt ein neues Quartal von:

Deutsches Handelsblatt

Organ für Industrie und Handelsinteressen.

Erscheint wöchentlich zweimal in Umfang nach Maassgabe des Stoffes im Verlag von **Otto Voigt** in Leipzig.

Inhalt:

Handelsregister:
Neue Firmen und Prokuren.
Veränderungen.
Erloschene Firmen und Prokuren.
Vierteljährliches Verzeichniss aller neuen und veränderten Firmen und Prokuren.
Fallitwesen.
Ausweis über Eisenbahnen, Banken etc.
Auszahlungen und Kündigungen.
Einzahlungen.
Verloosungen. (Abdruck von Originallisten, gleich nach deren Erscheinen).
Amortisationen.
Generalversammlungen.
Submissionen.
Versteigerungen.
Consulate.
Börsen, Wochenberichte und Coursblatt.
Marktberichte über Kaffee, Zucker etc.
Course amerikanischer Effecten (nach dem Coursblatt der Herren Heinr. Küstner & Comp. in Leipzig).
Inserate.
Bisherige Gratisbeilagen:
Zolltarif des deutsch-französischen Handelsvertrages.
Die Handelsgerichte im Königr. Sachsen mit besonderer Berücksichtigung des Handelsgerichtes zu Leipzig.

Zu beziehen durch alle Postämter und Buchhandlungen. Preis: vierteljährlich 1 Thlr.
Probenummern liegen in jeder Buchhandlung und Postanstalt aus.

Das Blatt ist nicht auf Belehrung des Handelsstandes gerichtet, sondern enthält lediglich für den Kaufmann interessante Mittheilungen und wendet deshalb nur dem Handelsregister, dem Fallitwesen und den Bewegungen des Geld- und Waarenmarktes und der grossen Industrie-Unternehmungen seine Aufmerksamkeit zu. Hierbei wird es auch ferner das Bestreben der Redaction sein, das ganze Gebiet des deutschen Handels zu umfassen, die nur den engsten Kreis berührenden Vorgänge der kleinen Handelswelt fern zu halten, in den gezogenen Grenzen aber möglichst Vervollständigung zu bieten und durch Form und Fassung mit der schärfsten Kürze die klarste Uebersicht zu verbinden.

von 2—18 Zoll Durchm.; kosten bei grösserer Dauerhaftigkeit $^1/_4$—$^1/_6$ eiserner Röhren. Zu **Wasser-, Maische- und Jaucheleitungen** etc., als: **Siele und Abflüsse, Durchlässe** bei Wegebauten und als **Ersatz für Feldbrücken** zu empfehlen.

Soeben erschien **in neuer Auflage** und ist von der **J. C. Hinrichs**'schen Buchhandlung in Leipzig durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

H. F. Leuthold's

Schweizer-Karte

Aufgezogen in Futteral. Preis $2^2/_3$ Thlr.

Im **J. C. Hinrichs**'schen Verlage in Leipzig erscheint:

Neuer

Atlas der ganzen Erde

für die Gebildeten aller Stände und für höhere Lehranstalten.

Einunddreissigste Auflage.

28 Karten

mit Berücksichtigung der geographischen Werke von Dr. C. G. D. Stein u. A., entworfen und gezeichnet von

J. M. Ziegler, Dr. H. Lange, G. Heck u. A.

nebst 17 historischen und 28 statistischen Tabellen,

bearbeitet von

O. Delitsch und Prof. Dr. H. F. Brachelli.

Vollständig in 18 Monats-Lieferungen à 10 Ngr. = 36 Xr. rh. = 80 Nkr. österr. Jede Lieferung enthält 2 Karten, 1 Karte und 2 Bogen Text, oder 1 Karte in Doppelformat und 1 Bogen Text.

Bis jetzt erschienen 9 Lieferungen, von denen die erste durch alle Buchhandlungen zur Ansicht bezogen werden kann.

Geschäftsleute werden eingeladen zum Abonnement auf das II. Halbjahr des in **Stuttgart** erscheinenden

Allgem. deutsch. Telegraph
und Correspondenzblatt
für Capital, Talent und Arbeit.

Preis pro Quartal 12 Ngr. — Insertionsgebühr pro 3spalt. Petitzeile 3 Ngr.

Dieses gediegene Blatt bringt tüchtige Aufsätze für Gewerbe, Handel, Landwirthschaft, aus Naturkunde und National-Oeconomie, und die Anzeigen, die es enthält, verbreitet es unter **Geschäftsleuten durch alle deutschen Lande** in weitere Ferne; es strebt der Verwirklichung der grossen Idee nach: das **Einzige Geschäftsblatt für die Industriellen von ganz Deutschland** zu sein.

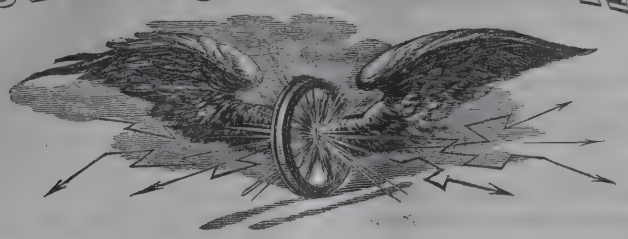
Bestellungen bei jeder Post und Buchhandlung.

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

N°. 58. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 20. Juli 1862.

Inhalt: Ueber das Schwanken der Locomotiven. — Der Deutsch-Französische Handelsvertrag und die Eisenbahnen. — Zum Deutsch-Französischen Handelsvertrage. — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Halle-Nordhausen-Casseler Bahn, Gesetz-Entwurf. Kurhessische Eisenbahn-Projecte. Plauen-Brambach-Votiersreuth-Eger Eisenbahn. Projectirungsarbeiten für die München-Ingolstädter Bahn. Bau der Zweigbahn nach Zevenaar. — b) Eisenbahn-Betrieb: Rendsburg-Neumünster Eisenbahn, Geschäftsbericht. Lübeck-Büchener Eisenbahn, Jahresbericht. Norddeutscher Eisenbahnverband, Frachtermässigung für Coaks. Werra-Eisenbahn, directer Verkehr. Böhmische Westbahn, Agiozuschlag. Oesterreichische Staats- und Theissbahn, Ermässigung des Agiozuschlages. Oesterreichische Staatsbahn, Verladung übelriechender Flüssigkeiten. Theissbahn, Vorarbeiten von Arad nach Rothenthurm. — Telegraphenwesen. Verbindung Bayerns mit der Schweiz durch den Bodensee. — Technische Notizen. Die selbstwirkende Kuppelung für Eisenbahnwagen, von Gustav Winter. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Niederschlesische Zweigbahn,** Directionsmitglieder-Verzeichniss. **Pfälzische Eisenbahnen,** Aufforderung zur Empfangnahme der nicht erhobenen Zinsen. — II. Privat-Anzeigen.

Ueber das Schwanken der Locomotiven.

Die „Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur-Vereins" vom April 1862 enthält einen Auszug aus einer theoretischen Abhandlung des Professors Zeuner, welche in dem Programm der eidgen. polytechnischen Schule in Zürich für das erste Halbjahr 1861—62 mitgetheilt ist, und worin die Schwankungen der Locomotiven, namentlich insofern dieselben durch die Elasticität der Tragfedern und die Pressungen der Kolben-Kreuzköpfe gegen die Geradführungen hervorgerufen werden, theoretisch untersucht sind.

Bekanntlich ist die Bewegung jeder Locomotive eine mehr oder weniger schwankende, und zwar können bei grosser Fahrgeschwindigkeit und schlechter Construction der Locomotiven, oder bei mangelhafter Unterhaltung der Bahn und der Maschinen, die Schwankungen mitunter so beträchtlich werden, dass sie zu Beschädigungen einzelner Maschinentheile oder gar zu Entgleisungen führen. Abgesehen von der schädlichen Einwirkung etwaiger Unregelmässigkeiten der Bahn wird der schwankende Gang der Locomotiven hauptsächlich durch die Hin- und Herbewegung der Kolben nebst Lenkstangen, Kuppelstangen und Krummzapfen veranlasst, und zwar sind die dadurch hervorgerufenen Schwankungen von dreifacher Art, nämlich:

1) Längenschwankungen, was sich durch ein abwechselndes Zucken und Rücken der ganzen Locomotive in der Richtung ihrer Längenaxe äussert (le tangage).

2) Drehende Schwingungen um eine durch den Schwerpunct der Locomotive gehende Verticalaxe, welche Bewegung das Schlingern oder Schlängeln (le lacet) genannt wird.

3) Verticalschwankungen, d. h. ein senkrechtes Auf- und Abwärts-Wogen des Locomotivrahmens mit dem Kessel und allen daran befestigten Maschinentheilen auf den elastischen Tragfedern, was sich auch, insofern es abwechselnd vorn und hinten, auf der rechten und linken Seite der Maschine sich zeigt, als Stampfen (le galop) oder als Wanken (le roulis) auftritt.

Durch das Anbringen von Gegengewichten an den Triebrädern der Locomotiven hat man es in der Hand, entweder die Längenschwankungen oder die Verticalschwankungen so viel als möglich zu vermindern, wenn es auch nicht möglich ist, dieselben ganz aufzuheben. Im ersteren Fall müssen aber die Gegengewichte sehr gross angenommen werden, und es werden dadurch zugleich die sehr gefährlichen und lästigen Verticalschwankungen (wie sich durch die Rechnung leicht zeigen lässt) noch etwas grösser, als wenn gar keine Gegengewichte vorhanden wären. Im zweiten Fall braucht man das Gegengewicht an jedem Triebrad nur so gross zu machen, dass es dem Krummzapfen und dem vom Krummzapfen getragenen Theil des Gewichtes der Lenkstange (und der Kuppelstangen bei gekuppelten Maschinen) das Gleichgewicht hält, und man erreicht dadurch zugleich den Vortheil, dass die Horizontalschwankungen, sowohl das Zucken und Rücken wie auch das Schlängeln, durch dieses Mittel erheblich, fast um die Hälfte verringert werden.

Die grösseren Gegengewichte, zur Beseitigung der Horizontalschwankungen, waren früher in Deutschland und Frankreich sehr beliebt, sind aber immer mehr ausser Gebrauch gekommen, weil man allgemein, sowohl durch die Theorie wie durch die Praxis erkannt hat, dass die Anwendung von kleineren Gegengewichten, welche nur die Krummzapfen nebst Kuppel- und Lenkstangen im Gleichgewicht halten, mit Rücksicht auf die Kosten und die Erzielung eines ruhigen Ganges der Locomotiven, stets bei Weitem vorzuziehen ist. In England hatte man sich schon früher, auf Versuche und Erfahrung gestützt, fast allgemein dieser Ansicht zugewandt.

Theoretisch sind die Untersuchungen über die verschiedenartigen Schwankungen der Locomotiven und die Mittel zur Beseitigung oder Verminderung derselben von Lechatelier, Yvon Villarceau, Resal, Couche, Weisbach, Redtenbacher u. A. geführt. Der Letztere hat in seinem schätzbaren Werk „Gesetze des Locomotivbaus," Mannheim 1855, zum ersten Mal auch die von der Elasticität der Tragfedern herrührenden drehenden Schwankungen, das Wanken und Stampfen, durch schwierige theoretische Berechnungen untersucht und ist dabei zu dem Resultat gekommen, dass für jede Locomotive gewisse gefährliche Geschwindigkeiten existiren, wobei nämlich, der Theorie zufolge, aber der Erfahrung nicht entsprechend, die Schwankungen nach und nach immer stärker werden müssten. In diesen Berechnungen hatte übrigens bereits E. Zech, der das Redtenbacher'sche Werk in der „Zeitschr. d. Oestr. Ing.-Vereins," Jahrg. 1857, S. 97, bespricht, einen Rechnungsfehler gefunden und dafür andere Resultate entwickelt, wonach es für

jede Locomotive unendlich viel gefährliche Geschwindigkeiten geben müsste. Dieselben Resultate hat nun auch Zeuner, jedoch auf ganz anderem Wege, in dem oben genannten Schulprogramm abgeleitet. Da nun aber, der Erfahrung gemäss, die Schwankungen der Locomotiven bei einer längeren Bewegung derselben durchaus nicht stetig zuzunehmen pflegen, so haben vorläufig die genannten Untersuchungen von Redtenbacher und Zeuner nur theoretischen Werth, auch erscheint es fast unmöglich, alle sonstigen Einflüsse, die bei dieser Frage mit berücksichtigt werden müssten, namentlich den Einfluss der Unregelmässigkeiten der Bahn, gehörig mit in Rechnung zu ziehen.

Es sind bereits häufig Vorschläge gemacht und Versuche ausgeführt, die Construction der Locomotiven in der Weise zu ändern, dass der Gang derselben möglichst gleichmässig wird; es scheinen jedoch solche Projecte sich bisher niemals als wirklich practisch bewährt zu haben. Einen neuen interessanten Versuch dieser Art zeigt eine, jetzt in der Londoner Ausstellung befindliche Schnellzugs-Locomotive von der Wien-Raaber Eisenbahn, worüber im „Engineer" vom 18. April 1862 einige Notizen mitgetheilt sind. Dieselbe hat 2 Paar Laufräder neben der Rauchbüchse und ein Paar Triebräder von $6^1/_2$ Fuss Durchmesser vor der Feuerbüchse. Die Eigenthümlichkeit dieser Locomotive besteht darin, dass sie auf jeder Seite 2 übereinander liegende Dampfcylinder, von $24^1/_2$ Zoll Hub bei 11 Zoll Durchmesser hat, die in einem Stück gegossen sind und nicht ganz parallel liegen, so dass ihre Längenaxen in der Achse der Triebräder sich schneiden. Da der Maschinenrahmen ausserhalb der Räder liegt, so konnte nicht, wie sonst bei den Aussenseit-Maschinen üblich ist, Krummzapfen und Gegengewicht unmittelbar an jedem Triebrad angebracht werden; dagegen ist eine doppelte Kurbel mit 2 einander gegenüberliegenden Krummzapfen, woran die Lenkstangen der beiden zusammengehörigen Dampfkolben angreifen, auf jedes vorstehende Ende der Triebaxe festgekeilt. Auf diese Weise geht auf jeder Seite der Locomotive immer ein Kolben vorwärts, während der andere zurückgeht, und die Kurbel mit den zwei Lenkstangen hält sich, beinah vollständig, selbst im Gleichgewicht, so dass die Anwendung von Gegengewichten unnöthig war. Es werden demnach bei dieser Construction die Längenschwankungen und die Verticalschwankungen fast ganz vermieden und auch die schlängelnde Bewegung viel geringer als bei gewöhnlichen Locomotiven sein. Die beschriebene Locomotive, welche in den Eisenbahn-Werkstätten zu Wien vom Ingenieur Haswell erbaut ist, wird sich also jedenfalls durch einen sehr ruhigen und gleichmässigen Gang auszeichnen; ob dieselbe indessen auch im Uebrigen als empfehlenswerth sich bewähren wird, muss erst die Erfahrung zeigen, zumal da ihre Construction, Behandlung und Unterhaltung, durch die Anwendung von je 2 Dampfcylindern nebst Zubehör anstatt eines einzigen, nicht unerheblich kostspieliger und complicirter, als bei gewöhnlichen Locomotiven sein wird.

H. T.

Der Deutsch-Französische Handelsvertrag und die Eisenbahnen.

II.

Wenn wir im ersten Artikel die allgemeinen Gesichtspuncte für Beurtheilung des Handelsvertrages festzustellen bemüht waren, so möge es uns heut erlaubt sein, in einige Einzelheiten der Tarifreform, welche den eigentlichen Kern und deshalb den Schwerpunct des Vertragswerks bilden, insoweit näher einzugehen, als die Eisenbahnen voraussichtlich ein näheres oder entfernteres Interesse daran haben werden. Ist diese Reform auch, wie mit Recht von gegnerischer Seite geltend gemacht wird, eine unvollkommene und unsystematische, so werden eben deshalb bald Zollconferenzen folgen müssen, welchen die consequentere Durchführung der begonnenen Modificationen als Aufgabe zufällt. Nur muss man nicht verlangen, dass die gegenseitigen Concessionen sich überall decken sollten. Frankreich war im Allgemeinen an seine England und Belgien gemachten Vertragszugeständnisse gebunden und ein Hinausgehen über diese Grenze hätte wiederum die gleichen Aenderungen in den Verträgen mit diesen Ländern nöthig gemacht. Auch sind im internationalen Verkehr die Schutzbedürfnisse je nach der Entwickelungsstufe der nationalen Industrie sehr verschieden und würde, wollte man nur gleiche Concessionen fordern, z. B. England berechtigt sein, überall fast durchgängige Zollfreiheit zu fordern. Die Concessionen Frankreichs aber, welches bekanntlich bis vor nicht langer Zeit dem starren Prohibitivsystem huldigte, sind hiergegen sehr bedeutend und ihre Einwirkung auf den Export nach Frankreich und folgeweise auf den Transportverkehr muss bald sichtbar werden. Heben wir hier nur einige Positionen hervor.

Baumwollene Gewebe, welche neben den gemischten Stoffen und Tuchen voraussichtlich den Hauptantheil an den Exportmengen haben werden, waren in Frankreich theils verboten, theils mit sehr hohen Zöllen belegt. Jetzt sollen sie 6 bis 40 Thlr. abgeben, oder auch 15 % vom Werth.

Wollene Gewebe waren ebenfalls theils verboten, theils mit sehr hohen Zöllen belegt, sie sind mit 15 %, vom Jahre 1864 an mit 10 % vom Werthe tarifirt.

Seidene und halbseidene Waaren waren theils verboten, theils mit Zöllen bis zu 240 Thlr. vom Zollcentner belegt. Sie werden ganz frei sein oder 40 Thlr. entrichten.

Papier zahlte 20 bis 40 Thlr., es ist auf $1^1/_3$ Thlr. herabgesetzt. Papierwaaren auf 10 pCt.

Feine Fayence und feines Porzellan waren verboten, sie kommen auf 10 pCt.

Roheisen zahlte 28 Sgr., jetzt 10, bez. 8 Sgr.

Schmiedeeisen gab 2 bis 5 Thlr., nunmehr 28 bis 36 Sgr.

Für die Eisenbahnen werden die künftigen Eisenzölle ihre hohe Bedeutung erst erlangen, wenn, was früher oder später sicher geschieht, England gleichfalls in den Vertrag eingetreten sein wird. Frankreich wird kaum Eisen bei uns einführen.

Der Zollverein ist, im Gegensatz zu Frankreich, nie prohibitiv verfahren, manche Zölle aber wirkten, bei der unleugbaren Erstarkung unserer Industrie, so ziemlich prohibitiv und bedurften deshalb schon seit langer Zeit einer Herabsetzung; Frankreich konnte in vielen Branchen nicht so ganz plötzlich von seinem bisherigen Prohibitivsystem auf niedere Zölle herabgehen. Eine Vergleichung der gegenseitigen Tarife ist ferner deshalb nicht zulässig, weil sich Werth- und absolute Gewichtszölle eigentlich schwer vergleichen lassen, da sie sich theils höher theils niedriger als jene stellen.

Will man die hohe Bedeutung des Vertrages in volkswirthschaftlicher Beziehung recht würdigen, so muss, wie dies vom Standpuncte der Eisenbahnen sich von selbst ergiebt, das Ganze ins Auge gefasst werden. Es ist dies auch der eigentlich eisenbahnpolitische Standpunct, der hier mit dem freihändlerischen zusammenfällt. Dieser wird aus innerer Nothwendigkeit, aus höheren Gründen für die Entwicklung des Wohles der Völker und zugleich aus Gründen durch sich selbst gerechtfertigter äusserer Zwecke und Interessen stets für möglichst freien Austausch der Güter der Nationen unter einander sein.

Geht auch der Vertrag nach dieser Richtung, immerhin ist, so wenig man dies nach dem Geschrei der Gegner über ganz übermässige Concessionen Seitens Preussens erwarten kann, das Mass ein nicht zu grosses.

Für Baumwollen- und Wollen-Waaren ist eine bessere Classification eingeführt, welche die Abfertigung, unter deren Förmlichkeiten den Eisenbahnen so manche Schwierigkeiten erwachsen, erleichtern wird. — Bedauerlich ist, dass die Getreide- und Viehzölle stehen geblieben sind, dies umsomehr, als der Eisenbahn-Verkehr mit diesen beiden Artikeln, besonders aber mit Cerealien bereits im letzten Jahre so überaus bedeutend geworden ist und es noch in weit höherem Grade werden wird. Mit der Herabsetzung der Weinzölle hat sich ein grosser Theil der Weinbauer selbst einverstanden erklärt unter der Voraussetzung, dass die Weinübergangssteuer im Zollverein, diese abnorme Verkehrsfessel im sonst freien Verkehr, fallen möge, woran sich eine Revision der Weinsteuern schliessen müsste. Die Eisenbahnen werden diese Voraussetzung wie überhaupt jede Beseitigung von Erschwerungen nur begrüssen. Einerseits werden mehr französische Weine als gegenwärtig zum Import gelangen, andererseits sind frohe Hoffnungen für grösseren Export von deutschen Weinen nach Frankreich, namentlich zur Weinbereitung, von Weinbauern selbst geäussert worden.

Wie sich fast jedes Culturland in einzelnen Branchen auszeichnet, so auch Frankreich uns gegenüber, und manche unserer Fabricationszweige werden allerdings durch ziemlich scharfe Concurrenz aus ihrem bisherigen Sicherheitsschlafe derb aufgerüttelt werden. Indess ist auch der Zollverein mit mächtigen Schritten vorwärts gegangen und das rasche Anwachsen des Eisenbahnnetzes ist eigentlich der beste Werthmesser hierfür. Wir excelliren gerade in den mittleren und ganz billigen Sorten einer Reihe von Stapelartikeln, in denen Frankreich nicht mit uns fortkommen kann. Schon auf der Pariser Industrie-Ausstellung glaubten viele französische Fabrikanten die Wahrheit der aufgehefteten Preise unserer Waaren nicht. Es eröffnen sich in allen diesen Artikeln, die so recht eigentlich die Consumtionsartikel des grossen Marktes sind und die schon bisher die Hauptbranchen des transatlantischen Verkehrs waren, die günstigsten Aussichten für die Transportanstalten auch der nach Westen laufenden Linien. Besonders werden zu diesen Gütern die baumwollenen und wollenen Strumpfwaaren, Baumwollenzeuge, die gemischten Waaren und die Tuche ein bedeutendes pCt. liefern. Ueber das Vor-

wärtsschreiten des Zollvereins und unsere Exportfähigkeit überhaupt möge hier nur Folgendes Platz finden. Der Zollverein hatte im Jahre 1834 25 Millionen, 1860 bereits 33½ Millionen Einwohner, der Verbrauch an Industrieproducten ist mindestens um 50 pCt. gestiegen, bei baumwollenen und gemischten Artikeln um 100 pCt., die Summe der transportirten Twiste und Rohbaumwolle stieg von ungefähr 500,000 Ctr. auf gegen 1½ Million Ctr., die Ausfuhr von Garnen und Geweben von ungefähr 140,000 auf 250,000 Ctr.; die ungeheure Vermehrung des Eisenconsums, in welcher sich der Gradmesser des Wachsthums aller Productionszweige darstellt, wie es die Eisenbahnen für den Verkehr überhaupt, für Production und Consumtion sind, wird gerade von unserem Leserkreise mit am besten gekannt sein, sie beträgt seit dem Jahre 1834 das Zwanzigfache!

Der internationale Verkehr ist für uns der natürliche Brennpunct und wir wollen deshalb sehen, wie der Zollverein in dieser Hinsicht gerade bei den von dem Handelsvertrage am meisten berührten Import- und Exportartikeln vorwärtsgegangen ist. Wir vergleichen zu diesem Zwecke am besten zwei Perioden aus ältester und jüngster Zeit, die Perioden von 1836/40 und 1856/60 in runden Centnersummen.

	1836/40.		1856/60.		Zunahme (+) oder Abnahme (—)	
	Einfuhr Ctr.	Ausfuhr Ctr.	Einfuhr Ctr.	Ausfuhr Ctr.	Ein-.	Ausfuhr
Baumwolle	234,000	48,000	1,260,000	287,000	+ 1:8	+ 1:6
		1860:	1,720,000			
		1861:	2,012,000			
Baumw. Garn 1u. 2drth.	358,000	29,000	520,000	26,000	+ 1:1,5	— 1:0,9
		1860:	468,000			
		1861:	457,000			
Baumw. Zwirne u. gefärbte Garn			5,000	26,500	— 1:0,7	+ 1:1,3
	7,000	19,500	11,000	192,000	— 1:6,6	+ 1:2,2
Baumw. Waaren	16,000	888,000				
		1861:	9,500			
Roheisen Pos. 6. a.	270,000	41,000	3,700,000	111,000	+ 1:14.	+ 1:2,6
Schmiedeeisen Pos. 6b.	300,000	50,000	520,000	280,000	+ 1:1,7	+ 1:5,6
„ Pos. 6 c. d.	16,000	6,000	154,000	28,500	+ 1:9,6	+ 1:4,7
Eisenwaaren 6 f.	65,000	156,000	275,000	442,000	+ 1:4,2	+ 1:2,8
Feine Holzwaaren	2,000	37,000	5,000	84,000	+ 1:2,5	+ 1:2,3
Musik-Instrumente	1,200	6,400	1,800	14,000	+ 1:1,5	+ 1:2,3
Kurze Waaren Pos. 20	1,000	20,000	2,500	120,000	+ 1:2,5	+ 1:6
Leder, lohgares	3,500	15,500	4,500	41,000	+ 1:1,3	+ 1:2,6
„ feines u. lackirtes	900	1,300	1,600	15,000	+ 1:1,8	+ 1:11
Lederwaaren, grobe	1,000	3,000	2,500	12,500	+ 1:2,5	+ 1:4,2
„ feine	400	1,000	2,500	8,000	+ 1:6,3	+ 1:8
Lederne Handschuhe	398	60	200	240	— 1:0,5	+ 1:2,2
Lumpen	7,000	19,000	26,000	5,400	+ 1:5	— 1:0,3
		1860:	35,000	1,500		
		1861:	48,000	800		
Leinengarn u. Zwirn	51,000	35,000	114,000	17,000	+ 1:2,2	— 1:0,5
Leinenwaaren aller Art	40,000	161,000	48,000	146,000	+ 1:1,5	— 1:0,9
		1861:	73,000			
Papier	10,000	14,000	15,000	76,000	+ 1:1,5	+ 1:5,5
Porzellan und Fayence	4,800	23,000	2,800	64,000	+ 1:0,6	+ 1:3
Seidene u. halbseidene Waaren	4,000	8,800	8,000	26,000	+ 1:2,2	+ 1:3
Tabaksfabrikate	24,000	45,000	18,000	74,000	— 1:0,6	+ 1:1,6
Wollengarne	40,500	11,500	146,000	20,000	+ 1:3,7	+ 1:2
Wollenwaaren 41 c. 1.	4,000	1,400	3,000	90,000	— 1:0,7	+ 1:60
„ 41 c. 2.	32,000	69,000	23,000	118,000	— 1:0,7	+ 1:1,8
Steinkohlen	2½ M.	7 Mill.	15 Mill.	32 Mill.	Bevölkerungs-Zunahme 1:1,3	

Aus dieser Tabelle geht das erfreuliche Zeugniss hervor, einmal dass die meisten Branchen unserer deutschen Industrie ihren Kampf gegen die ausländische Concurrenz auf dem innern Markte erfolgreich fochten, indem die Einfuhr nicht im Verhältniss der Ausfuhr wuchs, die Baumwollen- und Wollenwaaren-Industrie sogar das ausländische Fabrikat zurückdrängten, sodann, dass die Ausfuhr bedeutend vorwärtsschritt, deren Werth man bei baumwollenen Waaren auf mindestens 12 Millionen, bei seidnen und halbseidnen Waaren auf 20 Mill., bei wollenen und halbwollenen auf 38 Millionen Thlr. jährlich anschlägt, wozu noch die bedeutende Ausfuhr an Eisen-, feinen Holzwaaren, kurzen Waaren, Leder und Lederwaaren, Leinenwaaren, Papier, Fayence und Porzellan, Tabaksfabrikate etc. kommen.

Der bedeutende industrielle Aufschwung des Zollvereins liegt in den vorstehenden Angaben als eine ebenso erfreuliche als in dem gegenwärtigen Kampf um den Handelsvertrag wichtige Thatsache ausgesprochen. Unsere Industrie liegt nicht mehr in der Kindheit, wie uns gegnerischerseits fortwährend gepredigt wird, sie kann also wohl den Kampf jenseits des Rheins und innerhalb ihres Zollgebiets versuchen und wird ihn sicher bestehen. Im Grossen und Allgemeinen wird der Gewinn eines neuen Marktgebietes von 38 Mill. theilweis sehr consumptionsfähiger Menschen ein bedeutender sein, der internationale Verkehr, der Eisenbahn-Verkehr mit Import- und Exportgütern zweifellos einen grossen Impuls erhalten und der Frieden in dem Vertragswerke gerade nach einer Seite einen neuen Anker erhalten, wo er ihn am meisten bedarf.

Die grossen Transportanstalten vermögen aus den dargelegten Gründen den Vertrag in dessen allgemein-wirthschaftlicher und speciell eisenbahnpolitischer Würdigung nur mit froher Erwartung zu begrüssen und dessen endliches Zustandekommen in möglichst baldiger Zeit zu wünschen, damit England und Belgien nicht einen zu grossen Vorsprung auf dem französischen Markt gewinnen.

Zum Deutsch-Französischen Handelsvertrage.

I.

Die Zollabfertigung des internationalen Verkehrs auf den Eisenbahnen betreffend.

Die aus dem Zollverein herstammenden oder in demselben verfertigten Waaren, welche mittelst der Belgischen oder Schweizerischen Eisenbahnen in Frankreich eingehen, sollen als unmittelbar eingeführt angesehen werden, und zwar, im letzteren Falle, wenn die Eisenbahnwagen oder Colli, welche die Waaren enthalten, von dem vereinsländischen Zollamte amtlich verschlossen oder verbleit sind, die Vorlegeschlösser oder Bleie bei der Ankunft in Frankreich als unversehrt erkannt werden und die Beförderung nach Massgabe der hier im Auszuge mitgetheilten für den internationalen Eisenbahndienst getroffenen Abreden erfolgt.

Die aus Frankreich herstammenden oder daselbst verfertigten Waaren sollen bei ihrem Eingange in den Zollverein unter denselben Bedingungen genau die gleiche Behandlung geniessen.

Die Revision und Eingangs-Verzollung der nach dem Werthe besteuerten reinen oder gemischten Gewebe, welche aus dem Zollverein eingehen, kann in Frankreich nur erfolgen bei den Zollämtern zu Lille, Valenciennes, Metz, Strassburg, Mühlhausen, Chambéry, Paris und Lyon, sowie bei denjenigen anderen Zollämtern, deren Bestimmung sich die Französische Regierung für die Zukunft vorbehält.

Bis zur Vollendung der Eisenbahnen von Saint-Jean-de-Maurienne nach der Italienischen und von Bayonne nach der Spanischen Grenze wird die Französische Verwaltung auf die, aus dem Zollverein kommenden oder dorthin gehenden Waaren, unter den nachstehenden Bedingungen, dieselben Erleichterungen der Durchfuhr zur Anwendung bringen, wie wenn der Eingang und der Ausgang in den gedachten Richtungen mittelst der Eisenbahn stattfände:

1) Die Beförderung muss in geschlossenen Wagen stattfinden, welche mit einer, durch ein Vorhängeschloss genügend verschliessbaren Einladethür versehen sind.

2) Bei dem Französischen Eingangsamte muss eine Declaration abgegeben werden.

3) Der Wagenführer oder Transport-Unternehmer muss für die im Falle von Hinterziehungen fälligen Abgaben und Strafgelder Caution leisten.

Eingangszollpflichtige Gegenstände, welche als Muster dienen und in den Zollverein von Französischen Handlungsreisenden oder in Frankreich von Handlungsreisenden, die einem Zollvereinsstaate angehören, eingeführt werden, sollen beiderseits, unter den, zur Sicherstellung ihrer Wiederausfuhr oder Niederlegung in einem Packhofe erforderlichen Zollförmlichkeiten, zeitweise zollfrei zugelassen werden.

Der Art. 29 des Handelsvertrages verheisst zur Förderung der gegenseitigen Handelsbeziehungen für die Zollabfertigung des internationalen Verkehrs auf den Eisenbahnen die möglichste Erleichterung, soweit die fiscalischen Interessen es nur immer zulassen würden.

Die Bestimmungen sind in der Hauptsache folgende:

1. Bestimmungen über die Güterzüge.

Alle Waaren, welche sich in Wagen, die von allen Seiten mit festen Wänden geschlossen (Kulissen-Wagen) oder in Wagen der unten bezeichneten Art, die mit Schutzdecken versehen sind, verpackt finden, sollen, bei gehörigem Verschlusse dieser Wagen mittelst Bleie oder Vorlegeschlösser, sowohl bei dem Eingange, als bei dem Ausgange, bei Nacht wie bei Tage, an Sonn- und Festtagen wie an jedem andern Tage der Revision bei den betreffenden Grenz-Zollämtern nicht unterliegen, wenn diejenigen Vorbehalte, Bedingungen und Förmlichkeiten erfüllt sind, welche wir gleich unten aufführen werden.

Die Wagen mit Schutzdecken müssen, wenn für sie die vorgedachten Erleichterungen in Anspruch genommen werden, mit festen, durch eine starke Stange mit einander verbundenen Vorder- und Hinterwänden, ferner an den Vorder- und Hinterwänden mit 2½ Fuss breiten Verdeckstücken und an den Langseiten mit 1½ Fuss hohen Seitenwänden versehen sein. An die Vorder- und Hinterwände und an die Seitenwände muss sich die Decke glatt und ohne Falten anschliessen.

Füllen die bei der Beladung der Kulissen-Wagen oder der vorbezeichneten Wagen mit Schutzdecken übrig gebliebenen, oder die überhaupt vorhandenen Colli keinen solchen Wagen aus, so können sie, mit dem Anspruch auf die vorerwähnten Erleichterungen, in Wagenabtheilungen oder in abhebbare Kasten oder Körbe von mindestens zehn Cubikfuss Inhalt, deren Benutzung zuvor von der Zollverwaltung gestattet worden ist, verladen und unter Verschluss durch Vorlegeschlösser oder Bleie befördert werden. Für die von der Postbehörde benutzten Kasten, Körbe oder Felleisen findet eine Beschränkung hinsichtlich der Grösse nicht statt.

Jeder der vertragenden Theile behält sich vor, für sein Gebiet

die oben erwähnten Erleichterungen auf Waaren auszudehnen, die unverpackt oder auf andere als die vorgedachten Wagen mit oder ohne Schutzdecken, jedoch unter amtlicher Verschnürung oder Verbleiung verladen sind; schon jetzt aber sollen, die gehörige Verschnürung und Verbleiung vorausgesetzt, solche Gegenstände und Colli, deren Verladung in Kulissen-Wagen oder in die obenbeschriebenen Wagen mit Schutzdecken wegen ihres Umfanges (grosse Maschinen, Maschinentheile, Dampfkessel etc.) oder wegen ihrer Beschaffenheit (Steinkohlen, Coaks, Sand, Steine, Erze, Roheisen, Stabeisen, Häringe etc.) unzulässig ist, von den vorbezeichneten Erleichterungen nicht ausgeschlossen werden. Colli, welche weniger als einen halben Centner (25 Kilogramme) wiegen, dürfen, sofern die erleichterte Abfertigung auf sie Anwendung finden soll, in der Regel nur in Kulissen-Wagen und ausnahmsweise nur dann in jene Art Wagen mit Schutzdecken verladen werden, wenn sie in den Frachtbriefen als Zubehör von grossen Stücken und Maschinen sich bezeichnet finden, die in anderen Wagen als Kulissen-Wagen verladen sind.

Die Orte, über welche solche Güter die Grenze passiren dürfen, werden später besonders bestimmt.

Die beim Ausgange in dem einen Staate etwa beigegebenen Begleitungsbeamten haben die Züge auf das Gebiet des benachbarten Staates bis zur ersten Station, wo sich ein Zollamt befindet, zu begleiten. Sie dürfen den Zug nicht eher verlassen, als bis sie die in jedem Lande vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt haben.

Jeder Zug muss von Ladungsverzeichnissen, getrennt nach den Bestimmungsorten, begleitet sein. Diese Ladungsverzeichnisse, denen alle erforderlichen Papiere beizufügen sind, werden durch die Eisenbahnverwaltungen nach den darüber für jedes Land bestehenden Vorschriften angefertigt.

Die Kulissen-Wagen und jene oben bezeichneten Wagen mit Schutzdecken müssen mit guten Verschluss-Vorrichtungen versehen und für die Anlegung sowohl von Bleien, als von Vorlegeschlössern eingerichtet sein.

Die Eisenbahnverwaltungen haben den Begleitungs-Zollbeamten sowohl bei der Hin-, als bei der Rückreise ihre Plätze unentgeltlich und so nahe wie möglich bei den Güterwagen einzuräumen.

2. Bestimmungen über die Personenzüge.

Auch die Personenzüge dürfen die Landesgrenze während der Nacht und an Sonn- und Festtagen überschreiten.

Passagier-Effecten sind zollfrei.

Das Gepäck der Reisenden wird in der Regel bei dem Grenzzollamte revidirt. Jedoch kann eine Ausnahme da zugelassen werden, wo diess im Interesse des Reiseverkehrs erforderlich erscheint. Ueber dergleichen Ausnahmen werden besondere Mittheilungen erfolgen.

Die bei dem Grenzzollamte nicht revidirten Reiseeffecten müssen auf Grund einer dem Zollamte zu machenden Anmeldung von diesem mit einer Bezettelung versehen werden, welche die Effecten nach deren Stückzahl und getrennt nach den Orten, an welchen deren Abfertigung erfolgen soll, nachweiset. Sie werden in die durch Bleie oder Schlösser zu verschliessenden Kulissen-Wagen verladen

3. Allgemeine Bestimmungen.

Die Waaren müssen, nach ihrem Eintreffen am Bestimmungsorte, in verschlussfähigen und von der Zollverwaltung genehmigten Räumen niedergelegt werden, welche die Eisenbahnverwaltungen zu diesem Behufe herzugeben haben. Die Waaren verbleiben in diesen Räumen unter der ununterbrochenen Aufsicht der Zollbeamten und werden von dort, je nach ihrer Bestimmung, — zum inneren Verbrauche, zur öffentlichen Niederlage oder zur weiteren Versendung in das Ausland, — auf Grund einer speciellen, innerhalb der dafür vorgeschriebenen Frist abzugebenden Declaration und nach Erfüllung der vorgeschriebenen Förmlichkeiten entnommen. Das Abladen der Wagen muss, wenn möglich, unmittelbar nach dem Eintreffen der Züge stattfinden.

Auf den Stationen, wo Gebäude mit solchen Niederlagsräumen noch nicht vorhanden sind, soll das Abladen der Wagen, wenn möglich spätestens innerhalb einer Frist von 36 Stunden nach dem Eintreffen des Zuges erfolgen.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die Zollverwaltungen von den Veränderungen, welche sie hinsichtlich der Stunden der Abfahrt, des Grenzüberganges oder der Ankunft der Züge, sei es der Tag- oder der Nachtzüge, vornehmen wollen, sobald als möglich und spätestens acht Tage vor dem Eintritt der Veränderungen in Kenntniss zu setzen, widrigenfalls die Eisenbahnverwaltungen gehalten sein sollen, auf der Grenze alle gewöhnlichen Zollförmlichkeiten zu erfüllen.

Als Grundsatz ist angenommen, dass eine Theilung der nach derselben Richtung zu befördernden Züge, wenn darum nachgesucht wird, von den Grenzzollämtern, jedoch nicht unter zehn Wagen für jeden Theilzug, bewilligt werden darf. Eine noch weiter gehende Theilung der Züge kann von dem obersten Zollbeamten am Orte erlaubt werden, wenn ein Nothfall eintritt, der als solcher von dem gedachten Beamten, im Einvernehmen mit dem ersten Eisenbahnbetriebsbeamten der Station, anerkannt wird.

Die zu Anfang dieses Referats aufgeführten Erleichterungen sollen der Regel nach nur auf diejenigen Güter Anwendung finden, welche ohne Veränderung der Wagen und ohne Abnahme des angelegten Verschlusses von der Grenze bis zum Bestimmungsorte befördert werden.

Ausnahmsweise ist jedoch eine Umladung dieser Güter, ohne dass damit die zollordnungsmässige Abfertigung verbunden zu werden braucht, zulässig an Orten:

a) wo zwei Eisenbahnen zusammentreffen, deren Constructionen den Uebergang der Güterwagen der einen auf die andere nicht gestatten;

b) wo das Durchlaufen der über die Zollgrenze eingegangenen Güterwagen bis zum Bestimmungsorte ihrer Ladung vermöge zu grosser Länge des Weges in Rücksicht entweder auf die Sicherheit des Transportes (Haltbarkeit des Fuhrwerks), oder auf zu grosse Verwickelung zwischen verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, welche einander die Transportwagen zu stellen hätten, für unthunlich erscheint.

Diese Orte werden später noch genauer bestimmt werden.

Soweit nicht äussere Hindernisse oder Landesgesetze entgegenstehen, sind die Begleitungsbeamten befugt, Sitzplätze auf einem der Wagen, und zwar unentgeltlich, einzunehmen. Jedenfalls müssen ihnen auf dem Hin-, wie auf dem Rückwege Sitzplätze in einem der Personenwagen zweiter Classe, oder bei Güterzügen in den für die Schaffner bestimmten Räumlichkeiten, unentgeltlich eingeräumt werden.

Ueber Zolldefraudation oder Contraventionen, oder Verbote, oder Beschränkungen der Einfuhr, der Ausfuhr oder des Durchgangsverkehrs gelten die Landesgesetze, sowie es in jedem Lande der Zollverwaltung unbenommen bleibt, in Fällen, in denen erhebliche Gründe des Verdachts, dass eine Defraude versucht werde, obwalten, zur Revision der Waaren und zu den andern Förmlichkeiten bei dem Grenzzollamte sowohl, als auch nöthigenfalls bei anderen Aemtern schreiten zu lassen.

Die Zollverwaltungen werden die Abfertigungsstunden für die Zollbeamten so viel als möglich im Einklange mit den richtig bemessenen Bedürfnissen des Eisenbahndienstes regeln.

Denjenigen Staaten, deren Eisenbahnen für den Verkehr zwischen dem Zollvereine und Frankreich Durchfuhrstrassen bilden, wird der Beitritt zu der gegenwärtigen Uebereinkunft vorbehalten.

Diejenigen Staaten, deren Eisenbahnen mit denen eines der vertragenden Theile in unmittelbarem Zusammenhang stehen, können gleichergestalt zur Theilnahme an den Vortheilen der gegenwärtigen Uebereinkunft verstattet werden.

Die in dieser Beziehung mit jenen Staaten von einem der vertragenden Theile getroffenen Verabredungen sollen auf den andern Theil ohne Weiteres Anwendung finden.

II.

Die Bestimmungen des Handelsvertrages über den internationalen Verkehrs auf den Eisenbahnen.

Die Französische Regierung wird die allgemeine Förmlichkeit der Ursprungszeugnisse nur bis zum vollständigen Abschluss der mit anderen Staaten noch schwebenden Verhandlungen aufrecht erhalten, beabsichtigt aber, um die Verkehrsbeziehungen zwischen Frankreich und dem Zollverein zu erleichtern, sobald der Vertrag in Kraft getreten ist, die Verpflichtung zur Beibringung von Ursprungsnachweisen für die nachstehend genannten Gegenstände aufzuheben nämlich:

Eisen, Kupfer, rein oder legirt, gewalzt oder geschmiedet, in Stangen oder Platten; Zink; gewalztes, Blei, gewalztes; mit Antimon legirt, in Mulden, Zinn, mit Antimon legirt, in Barren; rein oder legirt, gehämmert oder gewalzt, Quecksilber, gediegenes, Antimon, Schwefel-, gegossenes; metallisches oder regulinisches, Nickel, Eisengusswaaren, Waaren aus Schmiedeeisen und Stahlwaaren, Messerschmiedewaaren aller Art, Instrumente, chirurgische, optische und chemische, Werkzeuge von Schmiedeeisen, verstählte, Waaren von Guss- und Schmiedeeisen, nicht polirt und polirt, Metalltücher von Eisen, Kupfer, Messing oder Stahl, Druckwalzen, Kupferschmiedewaaren, Waaren aus reinem oder legirtem Kupfer, Bleiwaaren, Bruchdruckerlettern, neue, Clichés und gestochene Druckplatten, Zinnwaaren, Nickelwaaren, plattirte Waaren und Metallwaaren, vergoldet und versilbert, Taschenuhren, Maschinen und mechanische Geräthe: vollständige Werke, oder Maschinentheile, Wagen, Leder, Fässer, leere, Schaufeln, Gabeln etc. von Holz, Bauholz, Wagnerarbeiten, Holzwaaren, andere, Möbel, Verpackungs-Materialien, gebrauchte, Leinen- oder Hanfgespinst, Zwirn-Spitzen, Jute, gehechelte, Jutegarne, Gewebe von Neuseeländer-Flachs etc., Baumwollwatte, Baumwollengarne, baumwollene Spitzen und Blonden, Wollengarne, mit Ausnahme der gezwirnten Tapisseriegarne, Filz, Alpaca- und Vigogne-Garne, sowie Garne aus Ziegenhaaren und anderen Haaren, Ziegenhaare, gekämmte, Seide, Grege und moulinirte; gefärbte, Floretseide, nicht gesponnene, gefärbte; gekämmte.

Chemische Producte, mit Ausnahme von:

Schwefelsäure, Citronensäure, Citronensaft, Schwefel-Arsenik, Runkelrüben-Pottasche, kohlensaurem, salpetersaurem und weinsteinsaurem Kali, salpetersaurem Natron, Milchzucker, Stoffen aus Steinkohlentheeröl, Bleioxyd, Oelsäure, wohlriechende Seife und Zinnober, Glasflaschen, Fensterglas, Uhrgläser und optische Gläser, Email, Grobe Töpferwaare und Steinzeug, Fayence, ordinaires, Künstliche Blumen, Modewaaren, Instrumente, musikalische, Bearbeiteter Kautschuk und Gutta percha, Siegellack, Wichse, Schreib- und Zeichentinte, Druckerschwärze, Süsswasserfische, zubereitete, und

Seefische, frische; zubereitete Würzen, Schiefer, Alkalinische Pflanzen, Ecaussines, Parfümerien, Cichorien, geröstet oder gemahlen, Lichte, Hausenblase, Papier, Pappe, Sonnen- und Regenschirme und Stärke.

Zunächst will auch die Preuss. Regierung event. der Zollverein die Anwendung der in dem Tarif vereinbarten Zollsätze nicht auf die aus Frankreich eingehenden Waaren von dem Nachweise des Ursprungs der letzteren abhängig machen.

Für's Erste sei es jedoch nothwendig, die Anwendung der vereinbarten Zollsätze auf die folgenden Gegenstände, nämlich:

Eisen, Eisen- und Stahlwaaren, Uhren und Uhrenfournituren, Leder, Garne und Gewebe von Flachs, Hanf, Baumwolle und Wolle, seidene Gewebe, Glaswaaren, Fayence, feines Steingut und Porzellan von Beibringung einer Bescheinigung des zuständigen Französischen Zollamts abhängig zu machen, durch welche festgestellt wird, dass die bezeichneten Gegenstände nicht zur Durchfuhr abgefertigt sind.

Der Zollsatz auf die in die Departements der Ardennen und Mosel eingehenden Steinkohlen und Coaks von 1 Fr. 20 Cts. für die Tonne, einschliesslich der Decimen, welchem diese beiden Gegenstände zur Zeit unterworfen sind, soll während der Dauer des Vertrages nicht erhöht werden

Rücksichtlich der zollamtlichen Behandlung der in Frankreich eingeführten ausländischen Weine wird die dortige Regierung für diesen Artikel in der Eingangsabgabe von 25 Centimes für den Hektoliter, ausschliesslich der Decimen, nichts ändern, ebensowenig sollen die jetzt vereinbarten zollvereinsländischen Tarasätze für Französische Weine und Branntweine abgeändert werden.

Die im Vertrage vorgeschriebene achttägige Frist, binnen deren die Eisenbahngesellschaften verpflichtet sind, die Zollverwaltungen von den Veränderungen in Kenntniss zu setzen, welche sie hinsichtlich der Stunden der Abfahrt, des Grenz-Ueberganges oder der Ankunft der Züge vornehmen wollen, soll auf diejenigen Extra-Güterzüge, welche jene Gesellschaften in Folge höherer Gewalt und in ausnahmsweisen Fällen einrichten möchten, keine Anwendung finden.

Die durch die Uebereinkunft vorgeschriebenen Erleichterungen sollen bei diesen Extrazügen eintreten, sobald deren Grenz-Uebergang wenigstens zwölf Stunden zuvor den gegenseitigen Grenz-Zollämtern angekündigt ist.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Halle-Nordhausen-Casseler Bahn. (Gesetz-Entwurf). Der dem Abgeordnetenhause vorliegende Gesetz-Entwurf, betreffend die Uebernahme einer Zins-Garantie für das Anlage-Capital einer Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und von da nach Cassel lautet wörtlich: § 1) Der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft wird Behufs Uebernahme des Baues und des Betriebes einer Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und von da nach Cassel die Garantie des Staates für einen jährlichen Reinertrag von 4 % des in diesem Unternehmen anzulegenden Capitals bis zur Höhe von 14,190,000 Thlr. nach näherer Massgabe des beigedruckten, unterm 25. Juni 1862 mit dem Directorium der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages hiermit bewilligt. § 2) Unser Finanzminister und unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Dem Entwurf ist der erwähnte, mit dem Directorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, vorbehaltlich der Zustimmung des Ausschusses und der General-Versammlung, abgeschlossene Vertrag beigegeben. Wir entnehmen demselben Folgendes:

§. 1 spricht die Uebernahme des Baues und Betriebs der erwähnten „Zweigbahn" von Seiten der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft aus. §. 2 sichert der Gesellschaft die Concession für die Bahn bis Cassel zu, „beziehungsweise wird die Staatsregierung dieselbe für die im Kurfürstenthum Hessen belegene Strecke auf Grund eines unter thunlichster Berücksichtigung der Gesellschafts-Interessen mit der Kurfürstlichen Regierung abzuschliessenden Staats-Vertrages erwirken. Den Bestimmungen dieses Vertrages ist die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft unterworfen." §. 4 setzt fest: „Nachdem für die im Preussischen Gebiete belegene Strecke, — und zwar mindestens für die Strecke von Halle bis Heiligenstadt — die landesherrliche Concession ertheilt sein wird, muss mit der Fertigstellung der Baupläne und Anschläge der mehrerwähnten Zweigbahn ohne Verzug vorgeschritten werden. Nach Vollendung und Genehmigung derselben durch das Kgl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten soll, sobald das Terrain disponibel gestellt ist, nach näherer Bestimmung der vorgedachten Behörde der Bau der Strecke nach Heiligenstadt sofort begonnen und ununterbrochen fortgesetzt werden. Letzteres gilt auch von der Strecke von Heiligenstadt bis Cassel, nachdem die Concession für den im Kurfürstenthum Hessen belegenen Theil derselben ertheilt sein wird."

Im §. 5 sichert die Regierung ihre Vermittelung wegen unentgeldlicher Abtretung der zum Bau nothwendigen Grundstücke von Seiten der betheiligten Corporationen zu. Nach §. 6 wird der Gesellschaft bei Durchführung der Zweigbahn bis Cassel, der Rest eines Legats Friedrichs Wilhelms III. von 31,000 Thlr. zugewiesen, mit folgender Bestimmung: „Die von diesem in Stamm-Actien zu zeichnenden und nachdem die Durchführung bis Cassel gesichert sein wird (§. 2), mit denselben Procentsätzen wie die übrigen Actien einzuzahlenden Capital aufkommenden Zinsen und Dividenden werden durch Anrechnung auf die bezüglichen Jahresausgaben, zur Unterhaltung der Zweigbahn innerhalb des Preussischen Staatsgebiets verwendet." Das Baucapital ist auf 15 Mill. Thlr. angenommen, diese werden durch eine Emission von Actien Lit. B. aufgebracht, für welche die Staatsregierung „unbedingt" 4 Procent Zinsen garantirt und bei deren Ziehung den Actionären das Vorzugsrecht eingeräumt ist. Der eventuelle Mehrbedarf ist durch eine weitere Emission solcher garantirter Actien Lit. B. aufzubringen. „Die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, wenn der Staat überhaupt zur Verzinsung des Anlage-Capitals der Zweigbahn einen Zinsenzuschuss zu zahlen haben sollte, von diesem Zuschusse den achten Theil (1/2 Procent) dem Staate aus dem Reinertrage der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn zu erstatten. §. 11 bestimmt: Der vier Procent des Anlage-Capitals übersteigende Reinertrag der Zweigbahn (§. 9) wird dergestalt vertheilt, dass zunächst: a. aus demselben die vom Staate oder der Gesellschaft etwa zu den Betriebskosten oder zu den Zinsen des Anlage-Capitals geleisteten Zuschüsse nach Verhältniss der beiderseits aufgewendeten Summen erstattet werden, b) sodann den neuen Stamm-Actien ein Procent (das fünfte) gewährt wird, und c) der weitere Ueberschuss über fünf Procent zu einem Dritttheil dem Staate, zu einem Dritttheil den Stamm-Actien des alten Unternehmens und zu einem Dritttheil den Actien für das neue Unternehmen zufliessen soll. §. 12.: Die Zins-Garantie des Staats hört auf, nachdem die Zweigbahn zehn Jahre nach einander einen Reinertrag ergeben haben wird, welcher zur erforderlichen Verzinsung des Anlage-Capitals mit vier Procent ausreichte. Die Gewinnantheil-Berechtigung des Staats an dem Reinertrage der Zweigbahn über fünf Proc. des Anlage-Capitals (§. 11) bleibt jedoch auch nach dem Erlöschen der Zins-Garantie bestehen.

§. 13. Sollte wider Erwarten die Durchführung der Zweigbahn bis Cassel selbst nach Vollendung der Strecke von Halle bis Heiligenstadt nicht zu sichern sein, auch die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft in anderweiten landesherrlich genehmigten Anschlüssen, z. B. von Heiligenstadt nach Göttingen oder Hannover-Münden einen genügenden Ersatz dafür nicht erkennen, so soll der Staat auf das innerhalb der ersten drei vollen Betriebsjahre der Strecke Halle-Heiligenstadt Seitens der Gesellschaft zu äussernde Verlangen verpflichtet sein, die Zweigbahn gegen Erstattung der Anlagekosten mit dem Ablauf des Kalenderjahres, in welchem die Gesellschaft von ihrer Befugniss Gebrauch machen zu wollen erklärt hat, eigenthümlich zu erwerben. In diesem Falle werden die Actien Lit. B. mittelst Abstempelung in ein mit vier Procent verzinsliches Staatsschuldpapier, unter Ausreichung halbjährlich postnumerando zahlbarer Zins-Coupons, convertirt, auch wird dem Staat der für die Zweigbahn angesammelte Reserve- und Erneuerungs-Fonds ohne Entschädigung mit übergeben. Die Verzinsung des Anlage-Capitals aus dem Baufonds hört indess mit dem auf die Betriebs-Eröffnung der Strecke Halle-Heiligenstadt folgenden 1. Januar auf (§. 8 Nr. 4), wenn der Fortbau bis Cassel inzwischen nicht gesichert worden ist. §. 19. Sollte fünf Betriebs-Kalenderjahre hinter einander ein Zuschuss, oder nach Verlauf der fünf ersten vollen Betriebs-Kalenderjahre in einem Jahre der gesammte Zuschuss von drei und einem halben Procent zu den Zinsen der neuen Stamm-Actien Lit. B. der Mageburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft aus der Staatscasse geleistet werden müssen, so ist der Staat berechtigt, die Verwaltung und den Betrieb der Zweigbahn zu übernehmen. Im Fall der Geltendmachung dieser Befugniss ist der Staat keinerlei Beschränkungen von Seiten der Gesellschaft unterworfen, dagegen ist er verpflichtet, vollständige Rechnung zu legen, und den aufkommenden Reinertrag, resp. die Zuschüsse, welche nach §. 10 von ihm zu leisten sind, nach eben den Bestimmungen, welche für die eigene Administration der Gesellschaft gelten, den Actionären Lit. B. zukommen zu lassen. Die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft soll die Rückgewähr der Verwaltung und des Betriebes zu fordern berechtigt sein, wenn drei Jahre hintereinander ein Zinszuschuss aus der Staats-Casse nicht weiter erforderlich gewesen ist. Es versteht sich dabei von selbst, dass die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft auch während der Staats-Administration der Bahn den achten Theil des vom Staate zu zahlenden Zinszuschusses fort zu entrichten hat, wogegen von ihr alsdann zu den Betriebskosten ein Zuschuss nicht zu leisten ist. §. 20. Das Strecken-Beamten-Personal, mit Ausnahme des einer

technischen Vorbildung bedürftigen, ist vorzugsweise aus qualificirten versorgungsberechtigten Militärs und 12 Jahre gedienten Unterofficieren, welche das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, zu wählen, soweit bezüglich der im Kurfürstlich Hessischen Staatsgebiete belegenen Strecke nicht ein Anderes im Staats-Vertrage mit der Kurfürstlich Hessischen Staats-Regierung bestimmt werden möchte.

Kurhessische Eisenbahn-Projecte. Wie es heisst, wird die Kurhessische Regierung dem Landtage eine Vorlage wegen des Baues einer Bahn: 1) zwischen Giessen und der Station Bebra (Kurhessische Nordbahn); 2) einer Verbindung der Main-Weser- und Friedrich-Wilhelms-Nordbahn mit den Endpuncten zu Treysa und Bebra vorlegen.

Plauen-Brambach-Votiersreuth-Eger Eisenbahn. Wie mehrere Blätter melden, hat die Sächsische Kammer in geheimer Sitzung den Bau einer Bahn von der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn bei Plauen abzweigend, durch das Sächsische Voigtland, über Brambach und Voitersreuth nach Eger beschlossen. Die Bestätigung ist vorerst abzuwarten.

—r— Projectirungsarbeiten für die München-Ingolstädter Bahn. München, Anfang Juli. Die allgemeine Projectirung der Bahnlinie München-Ingolstadt mit der Fortsetzung und Einmündung in die Nordbahn entweder bei Gunzenhausen oder bei Pleinfeld ist jetzt durch die General-Direction der K. Verkehrsanstalten angeordnet und bereits in Angriff genommen worden. —

Bau der Zweigbahn nach Zevenaar. In voriger Woche hat in Cöln eine Conferenz zwischen Vertretern der Holländischen Rheinbahn und Directions-Mitgliedern der Rheinischen Eisenbahn stattgefunden. Es handelte sich dabei um Abschluss des Vertrages wegen Bau der Zweigbahn nach Zevenaar, die in Verbindung mit der Bahn von Cleve nach dem Rheinufer, Elten gegenüber, stehen wird. Auf der ganzen Strecke Cleve-Crefeld sind die Arbeiten im Gange und dürfte die Linie bis Ende dieses Jahres fertig gestellt werden können.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Rendsburg-Neumünster Eisenbahn. (Geschäftsbericht). Aus dem uns mitgetheilten Jahresbericht heben wir Folgendes heraus:

Mit dem 1. Januar 1861 ist der Betrieb der Rendsburg-Neumünster Bahn, der seit Eröffnung derselben im Jahre 1845, von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft geführt worden war, ein selbstständiger, eigener geworden.

Das seither gemeinschaftliche Betriebsmaterial ist getheilt und gemeinsam mit der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft nur noch der Bahnhof zu Neumünster, das Zugbegleitungspersonal mit den dazu gehörigen Utensilien, die Beleuchtung der Züge und der Bahn, das Schmieren der Wagen, sowie einige Kleinigkeiten mehr und das Abrechnungsbüreau geblieben.

Die längst erwartete Fortsetzung der Südschleswig'schen Bahn von Flensburg nach dem Norden zum Anschlusse an die Jütische Linie ist jetzt concessionirt; im Interesse des durchgehenden Verkehrs ist die Richtung derselben vortrefflich gewählt, sie bildet von Flensburg aus fast eine gerade Linie bis zur Jütischen Grenze mit Zweigbahnen nach Tondern, Apenrade und Hadersleben.

Die Jütische Bahn wird von der Grenze wiederum in fast gerader Richtung nach Friedericia, dem Knotenpuncte der Fühnen'schen, Seeländischen und Jütischen Nordbahn geführt.

Die Vollendung und Eröffnung dieser Bahnen darf in einigen Jahren erwartet werden. Von diesem Zeitpuncte an wird der Verkehr des nördlichen Theiles der Halbinsel und überhaupt der Dänischen Monarchie mit Hamburg grösstentheils über die Rendsburg-Neumünster Bahn transitiren und voraussichtlich eine bedeutende Vermehrung der Einnahmen herbeiführen.

Der Betrieb des Jahres 1861 ist ein durchweg normaler gewesen, nur gestört durch Schneewehen an einem Tage im Januar und einem Tage im Februar.

Die Einnahmen betrugen 111,119 Thlr. 80 ßl. Die Ausgaben sind innerhalb der Grenzen des Voranschlags geblieben und betrugen weniger als die Rendsburg-Neumünster Eisenbahngesellschaft in den Jahren 1857/58 an die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft gezahlt hat. Die Hauptverwaltung kostete 6,558 Thlr. 45 ßl.; die Bahn und ihre Unterhaltung 14,859 Thlr. 77 ßl.; die Bahnhöfe, Gebäude und ihre Unterhaltung 10,030 Thlr. 61 ßl.; der Betrieb des Telegraphen 403 Thlr. 69 ßl.; die Zugkraft kostete bei gefahrenen 10,752,4 Locomotivmeilen 17,425 Thlr. 85 ßl. oder per Locomotivmeile 1 Thlr. 60 ßl.; die Kosten der Züge betrugen bei 238,154,8 Achsmeilen 13,992 Thlr. 21 ßl. oder per Achsmeile $5_{,64}$ ßl.; der ganze Betrieb kostete 63,270 Thlr. 70 ßl. oder $56_{,94}$ % der Einnahmen.

Der Betriebs-Ueberschuss betrug 37,499 Thlr. 48 ßl.

Die 5 Locomotiven machten zusammen pro Locomotivmeile $22_{,14}$ Achsmeilen und verbrauchten $120_{,78}$ Pfd. Coaks und Kohlen pro Locomotivmeile.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. (Jahresbericht). Wir entnehmen dem uns mitgetheilten zwölften Jahresbericht Folgendes:

Die Lage des Bahnhofes zu Wandsbeck ist nun festgestellt; die Vorarbeiten für die Feststellung der Linie auf Hamburgischem Gebiete sind beendet, über den Bahnhofsplatz bei Hamburg Beschluss gefasst und unter dem 30. Januar 1862 an den Senat zu Hamburg das Gesuch um Ertheilung der Bau- und Betriebs-Concession gerichtet worden. Die Ertheilung dieser Concession ist in nicht ferner Zeit zu hoffen.

Der Bau der Bahn von Lüneburg nach Hohnstorf und der Traject-Anstalt bei Lauenburg, über welche letztere bereits im December 1860 unter den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen ein Vertrag festgestellt worden, konnte im Laufe des Jahres 1861 noch nicht in Angriff genommen werden. Erst im April des Jahres 1862 erfolgte der vollständige Austausch der von der Königl. Dänischen, der Königl. Hannoverschen und der Lübeckischen Regierung genehmigten, von den Verwaltungen vollzogenen Vertrags-Exemplare. Die Expropriations-Arbeiten an der Lüneburg-Hohnstorfer Bahn haben bereits begonnen, die Traject-Anstalt wird mit Beendigung des Baues jener Bahn gleichfalls vollendet sein. Die thunlichste Beschleunigung dieser Arbeiten steht mit Sicherheit zu erwarten. Sobald die Traject-Anstalt bei Lauenburg hergestellt sein wird, ist dem Verkehre Lübecks das ihm durch die geographische Lage vorzugsweise angewiesene Feld seiner Thätigkeit geöffnet.

Die Belastung des Verkehrs auf der Route nach Berlin und Magdeburg mittelst hoher Durchgangszölle dauert fort. Es ist anzunehmen, dass bei der angebahnten Herabsetzung der Elbzölle die hohen Regierungen eine Aufhebung der Transitzölle für die Landroute nicht ausser Acht lassen werden.

Die Ergebnisse des Betriebs waren, was die Personenbeförderung betrifft, günstig, dagegen litt der Güterverkehr unter den ungünstigen Handelsconjuncturen.

Es wurden im Ganzen 152,269 Personen befördert, nämlich 6108 Personen mehr als im Vorjahre. Davon fallen 5103 Personen auf den eigenen und 1005 Personen auf den mit den Nachbarbahnen gemeinschaftlichen Verkehr. Die Einnahmen aus diesem Verkehrszweige waren 2120 Thlr. höher als im Jahre 1860.

Dagegen kamen im Güterverkehr nur 1,704,075,1 Ctr. zur Beförderung, oder 71,711 Ctr. weniger als im Vorjahre. Die Netto-Einnahmen aus der Güterfracht, 115,966 Thlr 25 Sgr. 4 Pf., blieb um 6481 Thlr. hinter der des Vorjahres zurück.

Die Gesammt-Einnahmen haben 211,160 ℛℳ. 26 ßl. mehr betragen, also 6615 ℛℳ. 28 ßl. weniger als im Jahre 1860. Die Ausgaben sind auf 118,304 ℛℳ. 12 ßl., also um 3261 ℛℳ. 38 ßl. gegen das Vorjahr gestiegen.

Diese Mehrausgabe ist fast allein durch die Mehrkosten, welche für Unterhaltung der Bahn erfordert wurden, herbeigeführt, indem für Allgemeine Verwaltung nur 159 ℛℳ. 1 ßl., für Transport-Verwaltung 187 ℛℳ. 32 ßl. mehr als 1860 verausgabt werden mussten.

Befördert wurden im Ganzen 152,269 Personen. Von 100 Personen haben benutzt:

die	I. Wagenclasse	$0_{,97}$ %,
„	II. „	$27_{,08}$ %,
„	III. „	$71_{,95}$ %,
		100 %.

Die I. Wagenclasse haben benutzt 1471 Personen und zurückgelegt 8365,5 Personenmeilen, mithin die Person $5_{,69}$ Meilen. Die II. Wagenclasse haben benutzt 41,241 Personen und zurückgelegt 201,133,3 Personenmeilen, mithin die Person $4_{,88}$ Meilen. Die III. Wagenclasse haben benutzt 109,557 Personen und zurückgelegt 414,912,5 Personenmeilen, mithin die Person $3_{,79}$ Meilen.

Auf die Entfernung einer Meile berechnet, sind 624,411,5 Personenmeilen, mithin von der Person $4_{,10}$ Meilen zurückgelegt.

Die Beförderung von 152,269 Personen hat ausschliesslich der Gepäcküberfracht eingetragen 74,295 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf., mithin die Person $14_{,64}$ Sgr. und die Personenmeile $3_{,57}$ Sgr.

An Gepäck sind befördert 26,854 Ctr. 81 Pfd. und dafür vereinnahmt worden 3166 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf.

Der Centner Gepäck hat sonach eingebracht $3_{,56}$ Sgr., und nach Verhältniss der beförderten Personen und gefahrenen Meilen jede Person durchschnittlich $7_{,49}$ Pf. und jede Personenmeile durchschnittlich $1_{,83}$ Pf.

An Gütern sind befördert worden 1861 im Ganzen 1,704,075,1 Ctr., 1860 1,775,786,4 Ctr. Der gesammte Güterverkehr des Jahres 1861 hat sonach gegen das Jahr 1860 um 71,711,3 Ctr. oder ca. 4¼ % abgenommen.

Die Totalsumme der im eigenen und fremden Verkehre zurückgelegten Centnermeilen beträgt 9,880,116,5, mithin hat ein Centner Gut $5_{,80}$ Meilen der ganzen Bahnstrecke durchlaufen.

Auf eine ganze Bahnlänge reducirt, ergiebt der Güterverkehr 1,568,272,5 Centner.

Die Bruttofracht aus dem Güterverkehr, d. h. Fracht incl. Zoll, Nachnahme-Provision und Assecuranzprämie beträgt: 138,888 Thlr. 2 Sgr. 1 Pf. Jeder transportirte Centner hat sonach an Bruttofracht eingetragen $2_{,44}$ Sgr. und die Centnermeile $5_{,06}$ Pf. Die Nettofracht aus dem Güterverkehr, d. h. Fracht excl. Zoll etc. hat eingebracht 115,966 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. Jeder Centner hat sonach an Nettofracht eingetragen $2_{,04}$ Sgr. und die Centnermeile $4_{,23}$ Pf.

Die Gesammt-Einnahmen haben betragen 211,160 Thlr. 19 Sgr. 4 Pf. Nach Procenten der Gesammt-Einnahme betragen die Einnahmen für Personen $35_{,18}$ %, für Gepäck $1_{,50}$ %, für Equipagen $0_{,07}$ %, für Militär $0_{,15}$ %, für Extrazüge $0_{,12}$ %, für Güter $54_{,92}$ %, für Vieh $0_{,98}$ %, aus sonstigen Quellen $7_{,08}$ %.

Die Locomotiven haben 17,125,4 Nutzmeilen durchlaufen, es kommen sonach von den Einnahmen auf eine Nutzmeile ca. 12⅓ Thlr. und

auf eine Bahnmeile, d. h. auf eine Meile der ganzen Bahnlänge, ca. 33,517 Thlr.

Die Ausgaben haben betragen 118,304 Thlr. 9 Sgr. Von diesen Ausgaben kommen:

auf die allgemeine Verwaltung	8918	Thlr.	24	Sgr.	9	Pf.	=	$7_{,54}$ %,
„ „ Bahnverwaltung . . .	33,462	„	20	„	3	„	=	$28_{,28}$ „
„ „ Transportverwaltung .	75,922	„	24	„	—	„	=	$64_{,18}$ „
Sa.	118,304	Thlr.	9	Sgr.	—	Pf.	=	100 %.

Auf die Nutzmeile kommen von den Ausgaben circa 6 Thlr. 27 Sgr. und auf die Bahnmeile circa 18,779 Thlr.

Es kommen von den Ausgaben:

	auf die Nutzmeile.	auf die Bahnmeile.
für die allgemeine Verwaltung	— Thlr. 16 Sgr.	1416 Thlr.
„ „ Bahnverwaltung . . .	1 „ 28 „	5311 „
„ „ Transportverwaltung .	4 „ 13 „	12,052 „
Sa.	6 Thlr. 27 Sgr.	18,779 Thlr.

Der Reinertrag des Jahres 1861 beträgt 92,856 Thlr. 10 Sgr. 6 Pf. Es kommen davon auf die Nutzmeile ca. $5^1/_2$ Thlr. und auf die Bahnmeile ca. 14,738 Thlr.

Die Kosten für Reparatur der Personen- und Gepäckwagen haben auf jede von ihnen durchlaufene Achsmeile $5_{,26}$ Pf., für Reparatur der Güter-, Vieh- und Equipagenwagen $4_{,09}$ Pf., für Reparatur der Locomotiven pro Nutzmeile $15_{,99}$ Sgr. betragen.

Das für die Locomotiven verwendete Schmiermaterial kommt pro Nutzmeile auf $1_{,07}$ Sgr. und das Putz- und Reinigungsmaterial pro Nutzmeile auf $8_{,49}$ Pf. zu stehen.

Die Kosten des Schmiermaterials sämmtlicher Wagen stellen sich auf $0_{,12}$ und die Kosten des Putz- und Reinigungsmaterials auf $0_{,008}$ Pf. pro Achsmeile.

An Coaks und Kohlen sind im Jahre 1861 gebraucht worden: 2,829,300 Pfd. (1,316,000 Pfd. Coaks und 1,513,300 Pfd. Kohlen). Nach Abzug der zum Rangiren und Reservedienst verwendeten Coaks (307,800 Pd.) kommen auf jede von den Locomotiven durchlaufene Nutzmeile $147_{,53}$ Pfd. Coaks resp. Kohlen. Unter Hinzurechnung der ersteren stellt sich das pro Nutzmeile verwendete Quantum auf $165_{,21}$ Pfd.

Der Productionspreis pro 100 Pfd. Coaks hat sich im Jahre 1861 auf $13_{,18}$ Sgr. (gegen $13_{,72}$ Sgr. im Jahre 1860, $13_{,34}$ Sgr. in 1859 (incl. Kohlen), $14_{,36}$ Sgr. in 1858, $15_{,33}$ Sgr. im Jahre 1857, $18_{,25}$ Sgr. im Jahre 1856 und $22_{,5}$ Sgr. im Jahre 1855) gestellt. Der Preis pro 100 Pfd. Kohlen betrug $9_{,44}$ Sgr.

Auf jede von den Locomotiven zurückgelegte Nutzmeile kommen von den Achsmeilen, welche die Personen-, Gepäck- und Güterwagen durchlaufen haben, $36_{,00}$ und nach Massgabe der verbrauchten Coaks resp. Kohlen, mit Einschluss des zur Fortbewegung der Locomotiven erforderlichen Quantums auf eine Achsmeile durchschnittlich $4_{,09}$ Pfd.

Die Ausgaben betragen nach Procenten der Einnahme gerechnet $56_{,03}$ %.

	Der Ueberschuss hat betragen:						An Dividende ist gezahlt:
1852	52,172	Thlr.	29	Sgr.	8	Pf,	2 % des Einschusses,
1853	48,921	„	20	„	—	„	2 % „ „
1854	69,085	„	3	„	9	„	$2^1/_4$ % „ „
1855	70,543	„	27	„	9	„	$2^3/_8$ % „ „
1856	95,818	„	2	„	3	„	3 % „ „
1857	93,534	„	27	„	9	„	3 % des gesammt. Anlagecap.
1858	85,470	„	26	„	3	„	$2^5/_8$ % „ „ „
1859	98,444	„	—	„	—	„	$3^1/_8$ % „ „ „
1860	102,734	„	—	„	—	„	$3^1/_4$ % „ „ „
1861	92,856	„	6	„	10	„	3 % „ „ „

Wir bedauern aufrichtig, in Rücksicht auf den uns zugemessenen Raum, dem Bericht nicht mehr in die statistischen Details folgen zu dürfen. Dieselben werden besonders dadurch interessant und für andere Bahnverwaltungen nachahmungswerth, dass sie historisch bis zum 1. Betriebsjahre zurückgehen und so ein sehr interessantes und übersichtliches Bild geben, wie sich der Personen-, Gepäck-, Güter-, Producten-, Vieh-, Equipagen-Transport, die Einnahme und Ausgabe in ihrem Total- und Procentual-Verhältniss während dieses Zeitraums bewegt hat.

Norddeutscher Eisenbahnverband. (Frachtermässigung für Coaks). Der Norddeutsche Eisenbahnverband hat in seiner am 1. Juli zu Thale gehaltenen Versammlung die Herabsetzung des Tarifs für Coaks nach Berlin von $1^1/_4$ auf $1^1/_8$ Pfennig pr. Centner beschlossen und weitere Ermässigungen für die Zukunft in Aussicht gestellt.

⨯ Werra Eisenbahn. (Directer Verkehr). Vom 15. Juli a. c. ab ist ein directer Personen-Verkehr nebst Gepäck-Abfertigung von Immelborn (Station in der Nähe des Badeortes Liebenstein) nach den Bayerischen Stationen Hof, Bamberg, Schweinfurt, München, Nürnberg, Würzburg und Augsburg ins Leben getreten.

Böhmische Westbahn. (Agiozuschlag). Das K. K. Ministerium für Handel und Volkswirthschaft hat der Böhmischen Westbahn die vom 15. d. M. an beabsichtigte Einhebung eines 25percentigen Agiozuschlages zum allgemeinen Tarife für Personen und Frachten (statt des bisherigen von 30 Percenten) nur unter der Voraussetzung und beziehungsweise Bedingung bewilliget, dass der Durchschnittspreis des Silbers in der Zeit vom 15. April bis 15. Juli d. J. sich nicht unter jenen Preis stellen werde, welcher von der Gesellschaft für die Zeit vom 15. April bis 25. Juni d. J. (mit $129_{,67}$) nachgewiesen wurde, widrigenfalls darauf gedrungen würde, dass nach § 3 des erneuerten Uebereinkommens vom 23. October 1860, vom 15. Juli d. J. an kein höherer Zuschlag eingehoben werde, als welcher mindestens fünf Percente unter dem Durchschnittspreise des Silbers im ganzen Quartale vom 15. April bis 15. Juli d. J. beträgt. Die Einhebung eines 10percentigen Zuschlages für Militärtransporte (statt des bisherigen von 15 Percenten) wurde für die nächsten drei Monate vom 15. d. M. an genehmigt. (Oesterr. C.-Bl.)

Oesterr. Staats- und Theissbahn. (Ermässigung des Agiozuschlages). Dem Vernehmen nach beabsichtigen die Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft und die Theissbahn über die von Seite der K. K. Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft an sie ergangene Aufforderung, den Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren von 30 auf 20 Procent herabzusetzen. (Oesterr. C.-Bl.)

Oesterr. Staatsbahn. (Verladung übelriechender Flüssigkeiten). Mittelst Circulares vom 2. Juni d. J. hat nun auch die Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft angeordnet, das ätzende und übelriechende Flüssigkeiten, wie Säuren, dann flüchtige Oele enthaltende Producte, als: Hydrocarbure, Photogen, Pinolin, Schieferöl, Naphta etc., stets nur in offenen Wagen verladen und mit Plachen sorgfältig zugedeckt werden. Derlei Wagen sind übrigens thunlichst gegen das Ende der Züge einzureihen.

Theissbahn. (Vorarbeiten von Arad nach Rothenthurm). Wien, 9. Juli. Die Theissbahn-Gesellschaft hat zu den Vorarbeiten von Arad bis Rothenthurm 31 Stationen unter dem Oberingenieur Herrn Schneider errichtet, welche bereits ihre Arbeiten begonnen haben. Man wird, nicht wie ursprünglich projectirt wurde, den Umweg über Blasendorf, Mikessass, Frauendorf, Salzburg nach Hermannstadt nehmen, sondern von Mühlbach über die Grosspolder Wasserscheide nach dem Cibinsthal bei Hermannstadt die Richtung einschlagen. Bei Grosspold glaubt man mit zwei bis drei Tunnels leichter Bauart durchzukommen; wenn aber die Steigung zu gross wäre, würde man mit drei Meilen Verlust im Thale mit wenigen Viaducten fahren. In der Hermannstadter Thalebene soll die Bahn bei den Grossauer Weingärten vorüber am rechten Reissbachufer gehen, dann aber wird die Hauptschwierigkeit darin bestehen, die Landskrone bei Talmatsch in weiten Bogen zu umfahren, um in den Pass einzumünden. Wahrscheinlich wird der Cibinfluss vor Talmatsch überschritten, durch den dortigen niedrigen Bergrücken ein leicht ausführbarer Tunnel gelegt, so dass die Bahn oberhalb der Tolmatscher Sohle zu den Weingärten dieses Sächsischen Ortes sich hinzieht und von da ein Plateau zwischen Talmatsch und Porcesd erreicht. An der Grenzstation Porcesd würde der Bahnhof angelegt und die Alt überschritten. Dann soll es am linken Altflussufer, wo einstens die Römerstrasse ging, und zwar vier Klafter über dem jetzigen Wasserspiegel weiter gehen. Auf der langen Strecke dieses Engpasses braucht man je drei Tunnels auf Oesterreichischer und wallachischer Seite und gegenüber der Lotoviora eine Gallerie. Alle diese Bauten sind leicht ausführbar und beanspruchen pro Baumeile einen Maximalkostenbetrag von fl. 800,000.

Telegraphenwesen.

—r— **Telegraphen-Verbindung Bayerns mit der Schweiz durch den Bodensee.** München, 10. Juli. — In diesen Tagen wurde das für die unterseeische Telegraphen-Leitung durch den Bodensee zur directen Verbindung Bayerns mit der Schweiz bestimmte Telegraphen-Kabel in Cöln übernommen und nach Lindau transportirt. Da die Fahrzeuge zur Verschiffung, sowie alle darauf Bezug habende Anstalten bereits vorbereitet sind, so wird unmittelbar nach Ankunft desselben mit der Versenkung begonnen werden. —

Technische Notizen.

Die selbstwirkende Kuppelung für Eisenbahnwagen von Gustav Winter. Schon ziemlich lange haben sich mehrere Eisenbahntechniker damit beschäftigt, die Gefahren, welche, wie die Erfahrung lehrt, bisher die Gesundheit und das Leben des bei den Wagenkuppelungen thätigen Eisenbahnpersonales nicht selten bedrohen, zu beseitigen. Es wurden auch mehrere Einrichtungen der Kuppelungen mit verschiedenen mechanischen Vorrichtungen zur Handhabung derselben in Vorschlag gebracht, mit welchen die Nothwendigkeit, beim An- und Abkuppeln der Wagen zwischen dieselben treten zu müssen, und damit auch die Gefahr körperlicher Verletzung beseitigt werden sollte. Darunter gehört auch jene Vorrichtung, welche vom Bau- und Bahnerhaltungs-Chef der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft Gustav Winter erfunden ist. Die Conception dieser Vorrichtung scheint unter allen bisher in Vorschlag gekommenen die rationellste, die einfachste, und wie die strenge practische Erprobung nachgewiesen hat, auch die zuverlässigste zu sein, und deren Einführung dürfte daher allerdings geeignet sein, den bisher so häufig zu beklagen gewesenen und auch künftig nach der vollständigen Durchführung der weiten Pufferstellung nicht ausgeschlossenen körperlichen Verletzungen des Eisenbahn-Dienstpersonales ein Ziel zu setzen.

Von diesen Rücksichten geleitet, hat das K. K. Ministerium für Handel und Volkswirthschaft den grösseren Oesterr. Bahnanstalten das Winter'sche Project, sowie eventuell eine eingehende Erwägung der Frage, ob die Einführung dieser neuen Kuppelvorrichtung anzustreben sei, empfohlen und die Verwaltungen eingeladen, das Resultat dieser Prüfung und Erwägung dem Ministerium bekannt zu geben. Wir kommen nächstens ausführlicher darauf zurück. (Oest. C.-Bl.)

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Niederschlesische Zweigbahn.

Gemäss des § 19 des Gesetzes vom 9. November 1843 machen wir hierdurch bekannt, dass in Folge der in der General-Versammlung der Actionaire der Niederschlesischen Zweigbahn vom 31. Mai cr. stattgefundenen Wahl die Direction resp. der Ausschuss aus folgenden Mitgliedern besteht:

A. Direction. I. Wirkliche Mitglieder:

1) **Lehmann,** Redacteur, Vorsitzender,
2) **Berndt,** Stadt-Syndicus, Stellvertreter des Vorsitzenden,
3) **Lehfeld,** Geh. Commerzienrath.

II. Stellvertretende Mitglieder.

1) **Fülleborn,** Stadtrath,
2) **Kempner,** Commerzienrath.

B. Ausschuss. I. Wirkliche Mitglieder, die Herren:

1) **Graf von Rittberg,** Wirkl. Geh. Rath und Appellations-Gerichts-Chef-Präsident, Vorsitzender,
2) **von Unwerth,** Ober-Bürgermeister,
3) **Germershausen** jun., Kaufmann,
4) **Herzfeldt,** Rechts-Anwalt in Sprottau,
5) **Sahe,** Kaufmann,
6) **W. Fritsch,** Kaufmann,
7) **von Hoven,** Major a. D.,
8) **Hansemann,** Präsident in Berlin.
9) **O. Philipsborn,** in Berlin.

II. Stellvertretende Mitglieder:

1) **Reisner,** Buchhändler,
2) **Heitemeyer,** Rechts-Anwalt a. D.,
3) **Dannemann,** Regierungs-Rath.

Glogau, den 27. Juni 1862. **Die Direction.**

Pfälzische Eisenbahnen.

Von nachbezeichneten Actien der Pfälzischen Ludwigs- und Maximiliansbahn sind die Dividenden, resp. Zinsen bis jetzt nicht erhoben worden, nämlich:

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a. Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1855. Nro. 2399. 6492. 7496. 21402.
„ „ 1856. „ 2399. 6492. 7496. 11608.
„ „ 1857. „ 2261.
„ „ 1858. „ 1526. 5852. 19009. 19010. 19011.
„ „ 1859. „ 3508. 8965. 9118. 11973. 16351. 18573.

b. Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1858 per 1. Jan. No. 10123. 15062. 18321. 21366.
„ „ 1858 „ 1. Juli. „ 3434. 5491. 7943. 8740. 19755.
„ „ 1859 „ 1. Jan. „ 3338. 6963. 8883. 9443.
„ „ 1859 „ 1. Juli. „ 5844. 7825. 17468. 17913. 19825.
„ „ 1860 „ 1. Jan. „ 850. 9392. 10091. 11831 .22822.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahre 1856 per 1. Juli. No. 2287. 6150.
„ „ 1857 „ 1. Jan. „ 942. 1015. 5342. 5808. 5809. 5810. 5811. 5830. 5836. 5837. 5838. 7343. 8656.
„ „ 1857 „ 1. Juli „ 1179. 1180. 1181. 1182. 1183. 1228.
„ „ 1858 „ 1. Jan. „ 1464. 1782. 6786.
„ „ 1859 „ 1. Jan. „ 262.
„ „ 1859 „ 1. Juli „ 140.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der nach § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, so sind dieselben in Gemässheit des erwähnten Paragraphen der Satzungen als ungültig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Dividenden- resp. Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim.

Ludwigshafen, den 15. Juli 1862.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
gez. Jaeger.

II. Privat-Anzeigen.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **Hansa,** Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 2. August.
do. **Bremen,** Capt. C. Meyer, am Sonnabend, den 16. August.
do. **New-York,** Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 30. August.
do. **Hansa,** Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 27. September.
do. **Bremen,** Capt. C. Meyer, am Sonnabend, den 11. October.
do. **New-York,** Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 25. October.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig:** die Herren **Julius Böheim,** Generalagent, Reichsstr. No. 26. **Geo. Theo. Lindner,** Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl,** Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg,** Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen
„ **Hull** „ Montag Morgen

Passage Preise: Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung.
Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl Beköstigung.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters,** Procurant.

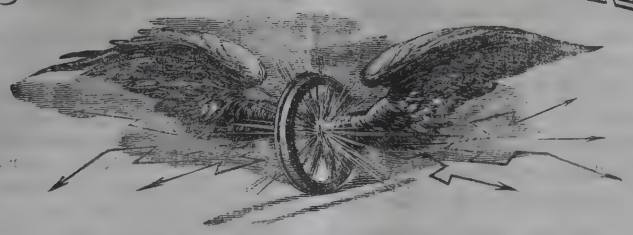
Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

N° 59.

Zeitung des Vereins

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 23. Juli 1862.

Inhalt: Die Staats-Eisenbahnen der Niederlande. — Zur Tagesordnung der General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Amsterdam am 28. Juli 1862. — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Posen-Bromberger Eisenbahn-Project. Brenner Bahn, Stand der Arbeiten. — b) Eisenbahn-Betrieb: Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Tarif-Aenderungen. Werra-Eisenbahn, Geschäftsbericht. Lahnbahn, Strecke Nassau-Limburg, neuer Fahrplan. Rheinische Eisenbahn, Verhandlungen über den Ankauf der Mühlheim-Essener Pferdebahn. Prinz-Wilhelm Eisenbahn, IV. Wagenclasse. Böhmische Westbahn, Eröffnung. Theissbahn, Zinsengarantie. — Ausland: Eisenbahnen in Nordamerica. Frankreich, Frachtbrief-Stempel-Gebühr. Sardinien. Sicilien, Messina-Catanea. — Technische Notizen. Verein Deutscher Ingenieure. Strassen-Locomotiven in der Londoner Ausstellung. — Postwesen: Die Englische Postverwaltung im Jahre 1860. — Schifffahrt: Die Niederlegung des Chiemsees — Juristisches: Preussen. Ist die Anforderung an die Eisenbahnen zur Bildung eines Erneuerungsfonds gesetzlich begründet? — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Pfälzische Maximiliansbahn,** Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitals. **Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn,** General-Versammlung. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn,** Rollgeschäft zu Bahnhof Obercassel. **Königl. Ostbahn,** Fahrplan-Aenderungen. **Königl. Saarbrücker Eisenbahn,** Submission auf Lieferung von Eisenbahn-Schienen. — **Einnahmen** der Hannoverschen Staatseisenbahnen.

Die Staats-Eisenbahnen der Niederlande.

Ein Gesetz vom 18. August 1860* befiehlt die Herstellung von zehn verschiedenen Eisenbahn-Linien für Rechnung des Staates. Diese Linien sind dazu bestimmt, das Eisenbahn-Netz der Niederlande zu vervollständigen, den bestehenden beiden Linien, welche bisher nur die grösseren Städte und Häfen des Landes mit einander verbinden, aus allen Theilen desselben den Verkehr zuzuführen und in stärkerer Weise, als bisher, die Eisenbahnen des Auslandes und insbesondere Deutschlands mit den Handelsstrassen und Häfen der Niederlande in Verbindung zu bringen.

Folgendes sind die im Gesetze vom 18. August 1860 angeordneten Linien:

1) von Arnheim über Zütphen, Deventer, Zwolle, Meppel, Steenwijk und Heerenveen nach Leeuwarden (südnördlich);

2) von Harlingen über Franeker, Leeuwarden, Gröningen und Winschoten nach den Hannoverschen Gränzen (westöstlich);

3) von Gröningen über Assen nach Meppel (Zweigbahn);

4) von Zütphen über Goor, Hengelo, Enschedé, mit einer oder zwei Abzweigungen nach den Deutschen Gränzen** (westöstlich);

5) von Mastricht oder Meersen über Roermond, Venlo, Helmond, Eindhoven, Boxtel und Tilburg nach Breda (südnördlich und dann ostwestlich);

6) von Rosendaal über Bergen op Zoom, Goes, Middelburg nach Vliessingen (ostwestliche Seebahn);

7) von Venlo nach den Preussischen Gränzen (Zweigbahn);

8) von Utrecht über Kuilenburg, Salt-Bommel, Herzogenbusch nach Boxtel (nordsüdlich);

9) von Rotterdam über Dordrecht, Willemsdorp, Moerdijk nach Breda (nordsüdliche Seebahn);

10) von Amsterdam durch den Saanweg, oder den Harlemer Weg, über Alkmaar nach dem Neuen Diep (süd-nördliche Seebahn);

Vergleichen wir die Karte mit den hier vorgezeichneten Linien, so finden wir, dass das Königreich der Niederlande durch dieselben von seinem südlichsten Puncte Mastricht bis zu seinen nördlichsten Puncten Leeuwarden, der Hauptstadt von Friesland, Gröningen, der Hauptstadt der gleichnamigen Provinz und dem Helder, dem befestigten Punct an der Spitze Nord-Hollands; ferner von seinem an Westfalen gränzenden östlichsten Puncte Enschedé (Provinz Oberyssel) bis zu seinem an der Nordsee liegenden befestigten Hafen Vliessingen; endlich von Venlo, an der Gränze des Preussischen Rheinlandes, bis Rotterdam und von der Hannoverschen Gränze (an der Ems) bis zum nördlichsten Hafen der Süder-See durchschnitten wird.

Dem Art. 3 des obengedachten Gesetzes zufolge, ist gleichzeitig an verschiedenen Puncten mit den Vorarbeiten zu den meisten der genannten Eisenbahn-Linien begonnen worden, und zwar sollen im Staatsbudget jährlich mindestens zehn Millionen Gulden dazu ausgesetzt sein.

Der Minister des Innern, zu dessen Ressort die Eisenbahnen gehören, hat durch Verfügung vom 26. September 1860 eine „Commission für die Staats-Eisenbahnen" ernannt, welche über ihre Wirksamkeit von sechs zu sechs Monaten Bericht erstattet, deren drei, vom 3. Januar 1861, vom 30. Juni 1861 und vom 21. Januar 1862, uns gedruckt vorliegen.

Es geht daraus hervor, dass sich die Commission mit mehreren Eisenbahn-Verwaltungen der Nachbarländer, namentlich Preussens und Belgiens, in Verbindung gesetzt und von ihnen die schätzbarste Auskunft für ihre Zwecke erhalten hat. Ebenso ist sie mit der Direction der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft in Verbindung getreten und hat mit derselben die Grundlagen zu einem Uebereinkommen in Bezug auf die gemeinsam zu benutzenden Bahnhöfe von Arnheim, Utrecht und Rotterdam festgestellt.

Wir dürfen aber nicht verkennen, dass mehrere der oben vorgezeichneten Bahnen zum Theil ganz anderen technischen Bedingungen und Gesetzen unterliegen, als sämmtliche bisher in und ausser Europa erbauten Eisenbahnen. Die drei Linien, die wir oben als Seebahnen bezeichneten, werden auf dem weltberühmten Boden ruhen, den Holland in so bewundernswürdiger Weise dem Meere und den Strömen abgewonnen hat, und die der Commission angehörenden „Ingenieurs des Waterstaats" werden daher in Be-

* Staatsblad van het Koningrijk der Nederlanden. Nr. 45, 1860.

** Wir bemerken, dass es im Gesetz an dieser Stelle nicht, wie unter 2 und 7, „Hannoversche" oder „Preussische", sondern „Deutsche" Gränzen heisst.

zug auf diese Linien nur ihre eigenen Erfahrungen und ingeniösen Ideen benutzen können.

Wir dürfen in letzterer Beziehung bereits auf einzelne Auseinandersetzungen in den Commissions-Berichten hinweisen: z. B. auf S. 25—28 des Berichtes vom 30. Juni 1861, wo die Linie Breda-Rotterdam besprochen und sowohl die Schwierigkeiten am Moerdijk, wo ein Seehafen und Brücken über das Holländische Diep anzulegen sind, als die ausserordentlichen Wasserbauten bei Dordrecht, Ysselmonde, dem Alblasserwaard und Rotterdam berührt werden; ferner auf S. 28 — 30 desselben Berichts, wo der beiden, proponirt gewesenen Eisenbahn-Linien, östlich und westlich vom Grossen Nordholländischen Canal bis zum Helder, gedacht wird, von welchen beiden Linien schliesslich die östliche den Vorzug erhalten hat. Fast jede Section der Niederländischen Staatsbahnen wird umfangreiche und kostspielige Brückenbauten aufzuweisen haben. Die meisten Schwierigkeiten wird jedoch der Bau der Seebahn von Bergen op Zoom nach Middelburg und Vliessingen darbieten, da hier das zwischen der Ost- und der West-Schelde gelegene, den gefährlichsten Ueberfluthungen ausgesetzte Süd-Beveland zu passiren ist, zu deren Bewältigung jetzt ein Canal mit zahlreichen Schleusen durch diesen Landestheil gebaut wird.*

Einzelne Strecken des neuen Eisenbahn-Netzes werden bereits im laufenden und im nächsten Jahre dem Betrieb übergeben werden. Die Königliche Eisenbahn-Commission lässt es in dieser Beziehung, wie aus ihren Berichten hervorgeht, an keiner Art von Thätigkeit fehlen. Bereits waren gegen Ende des vorigen Jahres 241,700 Stück Schwellen angeschafft, deren Präparirung mit Kreosot, nach dem Verfahren, wie es im benachbarten Königreich Hannover stattfindet, angeordnet ist. Die Preise, zu welchen die Schwellen in Holland angeschafft worden, sind, mit Rücksicht auf den Holzmangel des Landes, niedrig zu nennen. So betragen die Preise der Schwellen von Tannenholz $1{,}_{93}$ bis $2{,}_{14}$ Fl., von Buchenholz $2{,}_{24}$ bis $2{,}_{78}$ Fl., von Eichenholz $3{,}_{92}$ bis $4{,}_{23}$ Fl. An eisernen Schienen sind einstweilen 15540 Tons angeschafft, und zwar bei Guess & Co. in London für den Preis von Fl. 80. 40 pro Ton. Mit Schienen von Puddelstahl und von gegossenem Stahl sollen ebenfalls Versuche gemacht werden.

Eine Gesellschaft hatte sich erboten, in Holland eine grosse Fabrik von Locomotiven, Eisenbahn-Wagen etc. zu errichten, falls ihr die Regierung ausschliesslich die Lieferung ihres Bedarfs für die Staats-Eisenbahnen übertragen wolle. Die Commission hat jedoch, nach reiflicher Erwägung, den Beschluss gefasst, eine solche Zusicherung nicht zu ertheilen, da dies mit dem von ihr aufgestellten und festgehaltenen Princip der freien Concurrenz im Widerspruch sein würde. Man wird indessen gern die Errichtung solcher Fabriken dadurch begünstigen, dass man bei den auszuschreibenden Lieferungen anheimstellt, die ersten Anschaffungen des nöthigen Materials im Auslande zu bewirken, die folgenden Anschaffungen jedoch im Lande selbst herzustellen.

Das grossartige Unternehmen schreitet in jeder Weise rüstig vor. Leider war uns bei Niederschreibung dieser Zeilen der von der Königlichen Eisenbahn-Commission wahrscheinlich am 30. Juni 1862 erstattete Bericht noch nicht zugegangen, weshalb wir über den neuesten Fortgang des Unternehmens nicht zu berichten vermögen.

Dasselbe wird nach seiner Vollendung jedenfalls auf die Gestaltung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs einen sehr günstigen Einfluss üben. Es werden dadurch die Seeverbindungen der Rheinlande und Mitteldeutschlands in bedeutendem Masse vermehrt werden. Bereits hat der Deutsch-Niederländische Waaren-Austausch auf der grossen Linie Rotterdam-Amsterdam-Emmerich, wie aus den Berichten der Direction der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft hervorgeht, in den letzten Jahren einen grossen Aufschwung genommen. Mit Recht dürfen wir uns daher von dem durch die Regierung und das Volk auf gleiche Weise geförderten neuen Unternehmen der Niederlande eine segenreiche Zukunft für den internationalen Verkehr versprechen.

Joseph Lehmann.

* Vgl. S. 33 und 34 des Commissions-Berichtes vom 21. Januar 1862.

Zur Tagesordnung der General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

zu Amsterdam am 28. Juli 1862.

Am 28. d. M. wird die wahrscheinlich 3 Tage in Anspruch nehmende General-Versammlung unseres Vereins zusammentreten. Auf der Tages-Ordnung derselben stehen mehrere für die Eisenbahn-Beamten wie für das grössere Publicum wichtige Gegenstände, und glauben wir daher den Wünschen unserer Leser entgegen zu kommen, wenn wir mit Anhalt an die aufgestellte Tages-Ordnung und an die uns vorliegenden Commissionsberichte über den Stand der Haupt-Angelegenheiten, welche die General-Versammlung zu debattiren hat, in Folgendem referiren.

Die Gegenstände der Tages-Ordnung sind folgende:

I. Vorlegung des Jahresberichts der geschäftsführenden Direction und Beschlussnahme über einzelne Gegenstände desselben.
II. Entwurf eines Reglements für den Transport von Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren.
III. Antrag der Königl. Direction der Württembergischen und Westfälischen Eisenbahnen:
in das neue Frachtbrief-Formular eine Rubrik zur Declaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung einzuschalten.
IV. Herstellung einer gleichmässigen Nomenclatur der Transportartikel des Güterverkehrs.
V. Abänderung des Vereinsstatuts, und zwar:
a. des §. 2 wegen Aufnahme nichtdeutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den Verein.
b. des §. 11 wegen Einführung einer Präclusivfrist für die Abgabe der Erklärungen über die General-Versammlungs-Beschlüsse.
c. des §. 12 wegen der Vertretungskosten der geschäftsführenden Direction in den General-Versammlungen.
VI. Fortsetzung der Berathungen über die Einführung eines einheitlichen Masses bei den Deutschen Eisenbahnen.
VII. Gründung eines Fonds zur Prämiirung von Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen.
VIII. Bericht über den gegenwärtigen Stand der vom Vereine gegründeten Eisenbahn-Zeitung.
IX. Bericht über die innerhalb des Vereins bestehenden, besondern Eisenbahn-Verbände.
X. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direction
a. über die Vereinscasse, b. über die Eisenbahn-Zeitung.
XI. Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction des Vereins für die nächsten beiden Jahre.
XII. Wahl einer neuen Vereinskarten-Prüfungs-Commission.
XIII. Bestimmung des Orts für die nächste General-Versammlung des Vereins.

Von den vorstehend aufgeführten Puncten wird I. sowie VIII. bis XIII. keiner weitern Besprechung bedürfen. Dagegen werden wir über die übrigen Gegenstände der Tages-Ordnung nachstehend weitere Mittheilungen machen.

Den uns noch nicht vorliegenden Commissionsbericht zu IX der Tages-Ordnung hoffen wir nachträglich vollständig bringen zu können.

Zu Nr. II. der Tages-Ordnung, betreffend das Reglement für den Transport von Reisegepäck, Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen und lebenden Thieren. Das bis jetzt bestehende Reglement vom 30. April/1. Juli 1859 enthält bekanntlich auch über Reisegepäck-Transport umfassende Bestimmungen, während das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch auch diese Gegenstände ohne weiteres zu den Frachtgütern zählt (Art. 424 No. 5 und 425). Es würde hierdurch eine Revision der in mehreren Beziehungen mit Bestimmungen des H.-G.-B. nicht im Einklang stehenden reglementarischen Normen nöthig.

Die Commission zur Revision des Vereins-Güter-Reglements hielt sich jedoch nicht für competent, die hierauf bezüglichen seither im Vereine bestehenden Bestimmungen (§§. 24 Nr. 5—41 des Vereins-Reglements) einer Revision zu unterziehen.

In Folge dessen beschloss die Cölner General-Versammlung die Bearbeitung eines besonderen Reglements für den Transport von Reisegepäck u. s. w. durch die für die Revision der gedachten Vorschriften bereits bestehende Commission.

Letztere hat demgemäss einen Entwurf über anderweitige Regulirung der betreffenden Bestimmungen ausgearbeitet und beantragt an Stelle der §§. 24—41 der Vorschriften für den Personen- etc. Verkehr vom 30. April 1859 die §§. 24—45 des Entwurfs an deren Stelle zu setzen, dagegen die §§ 1—23 unverändert stehen zu lassen.

Zur Orientirung unserer Leser resp. zur Vergleichung, geben wir nachfolgend neben einander die bisherigen und die von der Commission empfohlenen Bestimmungen der erwähnten §§, und zwar auf der linken Columne die ersteren, auf der rechten die des neuen Reglements-Entwurfs.

B. Beförderung des Reisegepäcks.

§. 24.

Als Reisegepäck wird in der Regel nur befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfniss mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen.

§. 25.

Jedes Stück des Reisegepäcks, welches nicht mit dem Namen und Wohnorte des Reisenden deutlich und dauerhaft bezeichnet, nicht von allen älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit und nicht sicher und wohlverpackt ist, kann zurückgewiesen werden.

§. 26.

Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäck-Expedition eingeliefert ist, kann nicht zugesichert werden. Die Gepäckfracht muss sofort bei Vermeidung des Nachtheils, dass die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

§. 27.

Kleine leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und Steuer-Vorschriften solches gestatten.

Für die in den Personenwagen mitgenommenen Gegenstände werden keine Gepäckscheine ausgegeben, sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen, und es wird dafür keine Gewähr geleistet.

§. 28.

Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheins, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäckscheins kann, falls er nach Ankunft am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten will, dasselbe innerhalb 24 Stunden nach Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheins in der Expedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheins ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweis der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

Das vorgeschriebene Lagergeld beträgt für jedes Stück täglich 2½ Sgr.

§. 29.

Die Eisenbahn-Verwaltung haftet von dem Zeitpuncte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke nach folgenden Grundsätzen:

a) Für ein Gepäckstück, welches verloren oder ganz vernichtet ist, wird eine Entschädigung von einem Thaler für jedes Pfund des Gewichts geleistet.

b) Für Beschädigungen wird nur dann Entschädigung gewährt, wenn solche an dem Gepäckstücke bei der Rückgabe äusserlich erkennbar sind. Die zu vergütende Beschädigung des Inhalts muss mit der äussern Verletzung in ersichtlichem Zusammenhange stehen. In diesem Falle wird der wirklich erlittene Schaden vergütet, jedoch niemals mehr als ein Thaler für das Pfund, nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des Gepäckstücks.

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für das Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb der ersten 24 Stunden nach Ablauf der Gültigkeitszeit des von dem Reisenden gelösten Fahrbillets auf der Bestimmungs-Station abgefordert wird. Ausserdem ist die Verantwortlichkeit der Verwaltung lediglich auf solche Verluste und Beschädigungen beschränkt, welche bei der Rückgewähr des Gepäcks sofort angemeldet werden, auch nicht herbeigeführt sind: entweder durch die eigene Fahrlässigkeit des Reisenden oder durch die unabwendbaren Folgen eines Natur-Ereignisses, oder durch einen Zufall, wohin jedoch nicht gerechnet werden sollen Diebstahl und ohne Selbstentzündung des Gepäckstücks entstandener Brand.

So lange die auf den Oesterreichischen Eisenbahnen in Bezug auf die Entschädigung zur Zeit bestehenden besonderen Bestimmungen gelten, treten für die genannten Bahnen diese letzteren an die Stelle der Bestimmungen dieses Paragraphen.

Eine Versicherung der zur Beförderung aufgegebenen Gepäckstücke, wodurch der Reisende höhere Entschädigungsansprüche erlangt, geschieht unter nachfolgenden Bedingungen:

a. Die Versicherung gilt als erfolgt, wenn sie bei der Aufgabe der Gepäckstücke angemeldet, die Prämie bezahlt und der Gepäckschein dem Versicherten übergeben ist. Sie wird erwiesen durch einen Stempel auf dem Gepäckschein des Inhalts: „Versichert mit ... Thlr. Prämie ... Sgr."

b. Eine höhere Versicherung als fünf Thlr. pro Pfund wird nicht angenommen, und ebenso eine verlangte theilweise Versicherung der auf einen Gepäckschein expedirten Gepäckstücke zurückgewiesen bzw. nicht anerkannt.

c. Für jede Einhundert Thaler des zur Versicherung declarirten Gesammtwerthes wird (vorausgesetzt derselbe betrage überhaupt mehr als 1 Thlr. pro Pfund) auf die ersten 10 Meilen der Transportstrecke eine Prämie von 3 Sgr. und auf jede weitere 10 Meilen eine Prämie von 1 Sgr. erhoben, welche sofort bei der Aufgabe der Gepäckstücke zu entrichten ist. Angefangene 100 Thlr. sowie angefangene 10 Meilen werden stets für voll gerechnet.

d. Die Versicherung erstreckt sich auf Gewichtsdefecte, Verluste, Vernichtung und Beschädigung der Gepäckstücke; auf Beschädigungen aber nur soweit als dieselben äusserlich an denselben erkennbar sind, und Beschädigungen des Inhalts insbesondere nur, wenn dieselben mit einer äusseren Beschädigung in ersichtlichem Zusammenhange stehen.

e. Bei theilweiser Beschädigung oder Vernichtung des Gepäcks wird die Vergütung nur nach Abzug des Gewichtes des unbeschädigten oder vorhandenen Theiles, mithin nach Verhältniss des Gewichtes der in Verlust gerathenen oder beschädigten Stücke geleistet.

f. Die Verwaltungen sind in den im §. 29 unter c erwähnten Fällen von jeder Haftung frei.

B. Beförderung des Reisegepäcks.

§. 24.

Als Reisegepäck wird in der Regel befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen. Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind, dürfen als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

§. 25.

Jedes Stück des Reisegebäcks, welches nicht mit dem Namen und Wohnorte des Reisenden deutlich und dauerhaft bezeichnet, nicht von allen älteren Post-, Eisenbahn- und anderen derartigen Zeichen befreit und nicht sicher und wohlverpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Findet in Veranlassung der nicht entfernten älteren Zeichen eine Verschleppung des Gepäcks statt, so kommt die Eisenbahn für den daraus erwachsenden Schaden nicht auf.

§. 26.

Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäck-Expedition eingeliefert ist, kann nicht zugesichert werden. Die Gepäckfracht muss sofort bei Vermeidung des Nachtheils, dass die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

§. 27.

Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und Steuer-Vorschriften solches gestatten. Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben, sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

§. 28.

Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheins, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmässigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit, im Local der Gepäck-Expedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheins in der Gepäckexpedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheines ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweis der Empfangs-Berechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

§. 29.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpuncte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den im Reglement für den Vereins-Güterverkehr für Güter enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht declarirt, so wird für ein Gepäckstück, welches verloren oder ganz vernichtet ist eine Entschädigung von einem Thaler für jedes Pfund des Gewichts geleistet. Bei Beschädigung des Gepäckstückes wird der wirklich erlittene Schaden vergütet, jedoch niemals mehr als ein Thaler für jedes Pfund, nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des Gepäckstückes.

b) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth deklarirt, so wird mit der Gepäckfracht der vorgeschriebene Frachtzuschlag erhoben, und haftet die Eisenbahn für den Ersatz des nach den gesetzlichen Vorschriften festzustellenden Werthes, welcher jedoch die declarirte Werthsumme nicht übersteigen soll.

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb dreier Tage nach Ankunft des Zuges (§. 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird. Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert werden würde, kann verlangen, dass ihm auf den Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks von der Gepäck-Expedition bescheinigt werde. Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transport aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§. 26, 27), wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahn-Verwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

§. 30.

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von 8 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluss aller weiteren Entschädigungs-Ansprüche desselben, die Zahlung der im §. 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern. Ausserdem kann der Reisende bei Empfangnahme der Entschädigung sich vorbehalten, das in Verlust gerathene Gepäckstück, falls es sich später wieder finden möchte, binnen 4 Wochen nach erhaltener Nachricht hiervon gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes — und zwar am ursprünglichen Bestimmungsorte — frachtfrei abzunehmen. Im Falle eines solchen Vorbehalts ist ihm eine Bescheinigung über die Anmeldung desselben auszustellen.

g. Die Entschädigung wird nur gegen Zurückgabe des Gepäckscheines geleistet.
h. Es wird nur der wirkliche, auf Verlangen nachzuweisende Werth des Verlustes, in keinem Falle aber mehr als fünf Thaler für das Pfund entschädigt, auch wenn irrthümlich eine höhere Versicherung angenommen worden wäre.
i. Für die Ermittelung des Gewichtes, für welches die Entschädigung zu leisten ist, dient der auf dem Gepäckscheine vermerkte Gewichtsbefund bei der Aufgabe der Gepäckstücke als alleinige Grundlage.

§. 30.

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von 8 Tagen als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluss aller weiteren Entschädigungs-Ansprüche desselben, die Zahlung der im §. 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern. Ausserdem steht dem Reisenden frei, sich das Gepäckstück, falls es sich später wieder finden möchte, gegen Rückerstattung des erhaltenen Schadenersatzes nachliefern zu lassen. Im Falle eines solchen Vorbehalts ist ihm eine Bescheinigung über die Anmeldung auszustellen.

§. 31.

Auf den Hauptstationen sind verpflichtete Gepäckträger, welche unter dienstlicher Aufsicht stehen und durch Dienstabzeichen erkennbar sind. Sie sind mit einer gedruckten Dienst-Anweisung versehen, welche sie, sowie die gedruckte Gebührentaxe in ihrem Dienste bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen.

§. 32.

Alle nach Ablauf von mindestens 3 Monaten nicht nachgefragte, im örtlichen Bezirk der Bahn-Verwaltung oder in den Wagen zurückgelassene Gegenstände werden als Sachen betrachtet, mit deren Verwerthung und Verwendung nach Massgabe der darüber bestehenden reglementarischen Bestimmungen der ursprüngliche Eigenthümer einverstanden ist.

C. Beförderung von Leichen.

§. 33.

Die Beförderung einer Leiche wird nur mit einem Begleiter, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat, und in einem besonders dazu gemietheten verschliessbaren Güterwagen zugelassen. Die Leiche muss in einem luftdicht verschlossenen Kasten sich befinden.

Es wird vorausgesetzt, dass die zur Beförderung erforderliche polizeiliche Erlaubniss nachgewiesen ist.

D. Equipagen-Beförderung.

§. 34.

Equipagen werden nur auf den dazu bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher unter Vorzeigung des zu lösenden Equipagen-Billets abgeliefert werden. Auf den Zwischen-Stationen kann dagegen auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden.

Eine Beförderung der Equipagen mit den Eil- und Schnellzügen kann nicht verlangt werden.

Wenn eine Equipage ohne Begleiter versendet werden soll, so gelangt sie gegen Abgabe des gewöhnlichen Frachtbriefes bei der Güter-Expedition zur Beförderung.

§. 35.

Nach Ankunft auf der Bestimmungs-Station wird gegen Rückgabe des Billets die Equipage ausgeliefert und muss spätestens innerhalb zwei Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungs-Station erst später ein, so läuft die Frist erst von Morgens 6 Uhr an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist ein Standgeld zu entrichten.

Dies Standgeld beträgt 5 Sgr. pro Stunde für jede Equipage.

§. 36.

Die Eisenbahn-Verwaltung haftet für die beförderten Equipagen, es sei denn, dass der Verlust oder die Beschädigung derselben durch eigene Fahrlässigkeit des Aufgebers oder des Entschädigungs-Berechtigten oder durch die unabwendbaren Folgen eines Natur-Ereignisses oder durch Zufall herbeigeführt ist, wohin jedoch nicht gerechnet werden sollen Diebstahl und Brandunglück. Den Werth der Equipage oder den durch deren Beschädigung herbeigeführten Schaden, sowie dass die Beschädigung nach Uebergabe der Equipage an die Bahn-Verwaltung stattgefunden, muss der Reclamant nachweisen Ein Ersatz von mehr als 300 Thlr. wird indess nicht geleistet.

Die Verantwortlichkeit der Verwaltung hört, wenn die Equipage mit einem Frachtbrief versendet worden, fünf Stunden nach Benachrichtigung des Adressaten, und in allen andern Fällen mit Ablauf von fünf Stunden nach Ankunft des Zuges an dem innerhalb des Betriebes der Verwaltung belegenen Bestimmungsorte auf. Von dieser Zeit an bleibt die Equipage nur auf Gefahr des Eigenthümers auf dem Bahnhofe stehen. Die Frist wird nach Anleitung des §. 35 berechnet.

Den Inhabern der Equipagen steht es frei, Bagage und Reisegepäck in den Equipagen zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen. Die Verwaltung wird ihre Beamten anweisen, auf diese Sachen mit Acht zu haben, übernimmt jedoch für Verlust und Beschädigung derselben keine Vertretung.

So lange die auf den Oesterreichischen Eisenbahnen in Bezug auf die Entschädigung zur Zeit bestehenden besonderen Bestimmungen gelten, treten für die genannten Bahnen diese letzteren an die Stelle der vorstehenden Bestimmungen.

E. Beförderung von Thieren.

§. 37.

Der Absender oder Empfänger muss das Ein- und Ausladen der Hunde, Pferde und des sonstigen Viehs in die Wagen und aus denselben, sowie die

§. 31.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit (§. 28) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1) Der Reisende ist befugt, die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes, als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung zu declariren. In diesem Falle hat er die desfallsige Erklärung in der von der Eisenbahn vorgeschriebenen Form 2 Stunden vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Expedition abzugeben und die hierfür vorgeschriebene Vergütung zu entrichten. Dagegen wird demselben als Schadensersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des declarirten Betrags nachgewiesen werden kann.
2) Ist eine solche Interesse-Declaration nicht abgegeben, so gilt als verabredet, dass der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, im Falle die Versäumniss nicht mehr als 24 Stunden beträgt, $^1/_{20}$ Thaler pro Meile von der Aufgabe- bis zur Bestimmungstation, im Falle längerer Versäumniss aber das Doppelte dieses Betrags nicht übersteigen soll.
3) Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweiset, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

§. 32.

Auf denjenigen Stationen, wo sich der Gepäckträger befindet, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung, für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Localen der Gepäckexpeditionen bedienen. Diese Gepäckträger sind durch Dienstabzeichen erkennbar.

§. 33.

Alle im örtlichen Bezirk der Bahn-Verwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn abgelieferten Gegenstände werden mindestens 3 Monate lang aufbewahrt. Erst nach Ablauf dieser Frist wird mit denselben nach Massgabe der bei den einzelnen Bahnen darüber bestehenden Bestimmungen verfahren.

C. Beförderung von Leichen.

§. 34.

Die Beförderung einer Leiche wird nur mit einem Begleiter, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat, und in einem besonders dazu gemietheten verschliessbaren Güterwagen zugelassen.

Die Leiche muss in einem luftdicht verschlossenen Kasten sich befinden, und kann Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden.

Es wird vorausgesetzt, dass die zur Beförderung erforderliche polizeiliche Erlaubniss nachgewiesen ist.

D. Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen.

§. 35.

Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden.

Equipagen und andere Fahrzeuge mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern, ist die Eisenbahn nicht gehalten.

§. 36.

Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe der etwa ertheilten Quittung die Equipage oder das Fahrzeug ausgeliefert und muss spätestens innerhalb 2 Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungsstation erst später ein, so läuft diese Frist erst von Morgens 6 Uhr des folgenden Tages an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist ein Standgeld zu entrichten.

§. 37.

Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Bagage und Reisegepäck in denselben zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegen stehen (siehe §. 38).

§. 38.

Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr im Vereins-Güter-Reglement enthaltenen Bedingungen und Abreden, so weit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Dabei ist bedungen, dass bei Verfolgung von Entschädigungs-Ansprüchen für Verlust und Beschädigung der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber in der von der Eisenbahn vorgeschriebenen Form declarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§. 37) zulässig.

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeugs um einen bestimmten Satz erhöht. Ist Werthangabe nicht erfolgt, so ist bedungen, dass der nach den gesetzlichen

zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen. Kranke Thiere und solche, welche aus Orten kommen, wo eine Viehseuche herrscht, werden zur Beförderung nicht angenommen.

Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn-Verwaltung nicht verpflichtet.

§. 38.

Für die zur Beförderung übernommenen Thiere wird von der Verwaltung nur dann Ersatz geleistet, wenn der Verlust oder die Beschädigung derselben nicht als Folge eines Zufalls anzusehen und ohne eigenes Verschulden des Absenders und seines den Thieren beigegebenen Begleiters herbeigeführt ist.

Dagegen leistet die Verwaltung für die Thiere in dem Falle keinen Ersatz, wenn deren Verlust oder Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stossen oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transports oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist.

Das Maximum des Schadenersatzes besteht in:

150	Thlr.	für	ein Pferd,
70	„	„	einen Mastochsen,
50	„	„	ein Haupt Rindvieh,
6	„	„	ein Kalb,
20	„	„	ein Mastschwein,
8	„	„	ein mageres Schwein,
2	„	„	ein Ferkel,
4	„	„	ein Schaaf oder eine Ziege,
2	„	„	einen Hund,
10	„	„	den Centner sonstiger Thiere.

Uebersteigen diese Maximalsätze den wirklichen Werth, so wird nur dieser vergütigt, insofern nicht von Special-Reglements eine höhere Werth-Declaration zugelassen ist und stattgefunden hat.

So lange die auf den Oesterreichischen Eisenbahnen in Bezug auf die Entschädigung zur Zeit bestehenden besonderen Bestimmungen gelten, treten für die genannten Bahnen diese letzteren an die Stelle der vorstehenden Bestimmungen.

§. 39.

Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muss bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Fahrzettels bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Station nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet.

§. 40.

Der Transport der Pferde erfolgt gegen Vorausbezahlung und Lösung von Fahrzetteln.

Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn-Verwaltung ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen, nachdem zuvor die Fahrzettel gelöst sind. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, so müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischen-Stationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stations-Vorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der Fahrzettel ausgeliefert; das Abführen derselben muss spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen. Mit Ablauf dieser Frist erlischt jede Verantwortlichkeit der Verwaltung, und muss ausserdem, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, ein Standgeld entrichtet werden.

Dies Standgeld beträgt 5 Sgr. pro Stück und Stunde.
Die Beförderung von Pferden mit Schnellzügen kann nicht verlangt werden.
Die Pferde werden nie ohne Begleiter befördert, und ist für jede Wagenladung wenigstens ein Begleiter erforderlich.

§. 41.

Pferde und anderes Vieh werden sowohl in einzelnen Stücken als in ganzen Wagenladungen zur Beförderung übernommen. Die Quantität des gleichzeitig zu befördernden Viehs, sowie die Züge, mit welchem es zu befördern, bestimmt die Eisenbahn-Verwaltung. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke Vieh davon ab, ob passlicher Raum vorhanden ist, und kann daher im Voraus nicht zugesichert werden.

Der Fahrpreis ist gegen Lösung von Viehzetteln am Absendungsorte zu erlegen.

Das Vieh muss zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden.

Die Beförderung von Thieren ohne begleitendes Beaufsichtigungs-Personal kann nicht verlangt werden. Führer von Pferden und anderem Vieh müssen Personen-Fahrbillets lösen und, soweit der Stations-Vorstand es für nöthig erachtet, nach dessen Anweisung ihren Platz in dem betreffenden Viehwagen nehmen.

Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte wird das Vieh gegen Rückgabe der Viehzettel ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muss spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen. Mit Ablauf dieser Frist erlischt jede Verantwortlichkeit der Bahn-Verwaltung, und muss ausserdem, so lange dem Vieh ein fernerer Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet wird, ein Standgeld entrichtet werden.

Die Beförderung von Vieh mit Schnellzügen findet nicht Statt.
Ohne Begleiter wird keine Sendung zur Beförderung angenommen.

Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeugs, einschliesslich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 300 Thlrn. übersteigen soll.

§. 39.

Die Lieferungszeit für begleitete Equipagen und andere Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, ist mindestens die für Eilgüter vorgeschriebene, für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Bei etwaiger Declaration eines Interesses rechtzeitiger Lieferung kommen die Vorschriften des Vereins-Güter-Reglements §. 25 zur Anwendung.

E. Beförderung von lebenden Thieren.

§. 40.

Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. — Der Absender oder Empfänger muss das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Kranke Thiere und solche, welche aus Orten kommen, wo eine Viehseuche herrscht, werden zur Beförderung nicht angenommen.

Zum Transport lebender Thiere ohne einen Begleiter für jeden Wagen, sowie wilder Thiere, ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

§. 41.

Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muss bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Station nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet.

§. 42.

Der Transport der Pferde erfolgt gegen Vorausbezahlung und Lösung von Beförderungsscheinen.

Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen, nachdem zuvor die Beförderungsscheine gelöst sind. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, so müssen die Pferde bis 8Uhr Abends angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischen-Stationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Abführen derselben muss spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist muss, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, ein Standgeld entrichtet werden.

§. 43.

Die Quantität der gleichzeitig zu befördernden sonstigen Thiere, sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, bestimmt die Eisenbahn. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke davon ab, ob passlicher Raum vorhanden ist, und kann daher im Voraus nicht zugesichert werden.

Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen.

Die Thiere müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und, wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden.

Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muss spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen. Mit Ablauf dieser Frist muss, so lange dem Vieh ein fernerer Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet wird, ein Standgeld entrichtet werden.

§. 44.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Güter-Verkehr im Vereins-Güter-Reglement enthaltenen Vertrags-Bedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind. Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stossen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalt auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§. 40) geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche aus einer nicht von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden könnten.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so soll der zu ermittelnde und zu ersetzende Werth, sowohl in Verlust- wie in Beschädigungsfällen, den vom Aufgeber in der von der Eisenbahn vorgeschriebenen Form declarirten Werth, falls aber eine solche Werthangabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge nicht übersteigen:

150	Thlr.	für	ein Pferd,
70	„	„	einen Mastochsen,
50	„	„	ein Haupt-Rindvieh,
6	„	„	ein Kalb,
20	„	„	ein Mastschwein,

8 Thlr. für ein mageres Schwein,
2 „ „ ein Ferkel,
4 „ „ ein Schaaf oder eine Ziege,
2 „ „ einen Hund,
10 „ „ den Centner sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so wird mit dem Transportpreise eine besondere Vergütung erhoben.

§. 45.

Die Lieferungszeit ist, je nachdem die Beförderung mit Personen- oder mit Güterzügen geschieht, die für Eilgut oder für gewöhnliches Gut und berechnet sich nach den im Vereins-Güter-Reglement enthaltenen Bestimmungen, welche auch für die Folgen versäumter Lieferungszeit und für die etwaige Declaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung massgebend sind.

Bei der Bearbeitung sind die Bestimmungen, welche die Verwaltungen des Norddeutschen und des Mitteldeutschen Verbandes in ihre neu redigirten Verbands-Reglements in Bezug auf den Transport von Reisegepäck u. s. w. in fast ganz übereinstimmender Weise aufgenommen haben, sowie das von dem Königl. Preussischen Handelsministerium für die Preussischen Staats- etc. Bahnen am 17. Februar 1862 erlassene Betriebs-Reglement durchweg benutzt worden.

Insbesondere waren es die Bedingungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen, welche den Vorschriften des neuen Handelsgesetzbuchs gegenüber einer totalen Umformung bedurften.

Einer näheren Motivirung der bezüglichen §§. 29, 31, 38, 39, 44 und 45 des Entwurfs bedarf es nicht, nachdem die leitenden Sätze bereits bei der Berathung des Vereins-Güter-Reglements ausführlich discutirt und festgestellt worden sind.

Der §. 31 (§. 32 des Entwurfs) hat eine andere Fassung erhalten, weil es räthlich schien, jeden Anschein, als ob die Gepäckträger zu den „Leuten der Bahnverwaltung“ gehörten, (Art. 424a Schl. d. H.-G.-B.) sorgfältig zu vermeiden.

Für den §. 32 der Vorschriften, welcher mit der in einzelnen Deutschen Ländern bestehenden Gesetzgebung nicht im vollen Einklange sich befindet, musste eine allgemeinere Fassung gesucht werden, wie sie der §. 33 des Entwurfs enthält.

Der Commission war ferner ein Antrag des Ausschusses des Berliner Thierschutz-Vereins an die geschäftsführende Direction vom 4. Mai 1862 zur Berathung vorgelegt, dahin gehend:

Der Verein möge beschliessen, auch für die grösseren durchgehenden Züge auf den Deutschen Eisenbahnen besondere Coupés, wie sie für Nichtraucher und für Damen bereits vorhanden, für Hundebesitzer zu bestimmen, damit in diesen Coupés kleinere Hunde gegen Lösung von Hundebilletten von ihren Besitzern mitgenommen werden könnten.

Die Commission ist der Ansicht, dass nach den Einrichtungen, wie sie auf den Deutschen Bahnen bestehen, die beantragte Massregel weder dringend geboten, noch auch durchweg ausführbar sei, und schlägt deshalb vor,

über das Petitum des Berliner Thierschutz-Vereins für jetzt zur Tages-Ordnung überzugehen.

Zu Nr. III. der Tages-Ordnung, betreffend das Vereins-Frachtbrief-Formular bei Declaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung. Die Beschlüsse der General-Versammlungen zu Cöln und Dresden lassen eine Lücke in Bezug auf die Form, in welcher die im §. 25 des Vereins-Güter-Reglements vorgesehene Declaration des Interesses der rechtzeitigen Lieferung abgegeben werden soll.* In Ermangelung einer, diese Form regelnden Vorschrift sind von verschiedenen Verwaltungen verschiedene Wege eingeschlagen worden.

1) Die Königl. Württembergische Eisenbahn-Direction hat in dem von ihr eingeführten Frachtbrief-Formular unmittelbar unter dem für die Aufnahme der Werthdeclaration bestimmten Raum einen solchen für Declarationen des höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung eingefügt und stellt den Antrag auf Aufnahme dieser weiteren Declarationsrubrik in das Vereins-Formular.
2) Von dem Königl. Preussischen Handelministerium ist für die Preussischen Staatsbahnen angeordnet worden, dass die Liquidation des Interesses der rechtzeitigen Ablieferung durch eine besondere, dem Frachtbriefe beizufügende Erklärung auf grünem Papier zu erfolgen habe. Die gleiche Einrichtung ist auf den Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen eingeführt.
3) Der Mitteldeutsche, Rheinisch-Thüringische und Norddeutsche Verband haben auf der Rückseite des Frachtbriefes unter der Stelle für die Declaration der Werthsumme eine ähnliche Rubrik mit der Bezeichnung „die declarirte Summe des Interesses der rechtzeitigen Lieferung beträgt“ eingerückt, jedoch (zur Unterscheidung von den Frachtbriefen über andere Güter) die Frachtbriefe über also declarirte Güter — bei Frachtgut auf weissem, bei Eilgut auf rothem Papier — mit einem aufgedruckten schwarzen Rande (Einfassung) versehen lassen. Seitens der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn ist der Antrag auf Einführung dieses Verfahrens im ganzen Vereine gestellt worden.

Gegen den ad 1 befolgten Modus sprechen, wie der Commissions-Bericht sagt, dieselben Gründe, welche bereits in der ausserordentlichen General-Versammlung zu dem Beschlusse geführt haben, dass auf dem Frachtbrief-Formular keine besonderen Rubriken für die ausser der Werthdeclaration noch zulässigen Declarationen gemacht, vielmehr letztere durch besondere „dem Frachtbrief zu annectirende, auf demselben zu allegirende Formulare“ abgegeben werden sollten.

Gegen den sub 2 genannten Modus lässt sich mit Grund einwenden, dass es immerhin sehr zweifelhaft ist, ob derselbe, der Vorschrift des Art. 427 Nr. 2 des Deutschen Handelsgesetzbuchs, wonach diese Declaration im Frachtbriefe selbst anzugeben ist, gegenüber, überhaupt zu Recht bestehen kann.

Die Commission glaubt daher, nur das unter 3 aufgeführte Verfahren der General-Versammlung zur Annahme empfehlen zu sollen. Es würden sonach für die Güter mit Declaration des Interesses der rechtzeitigen Lieferung besondere Frachtbriefe, sowohl für Eilgut wie für gewöhnliches Gut, zu drucken sein, welche auf der Rückseite Rubriken für beide Arten der Declaration — des Werthes und des Interesses rechtzeitiger Lieferung — enthalten und durch eine schwarze Randeinfassung auf beiden Seiten sich auszeichnen.

Bei Annahme dieses Vorschlages ergeben sich allerdings 4 verschiedene Sorten Frachtbrief-Formulare. Eine Vereinfachung dieser Zahl würde dadurch zu erreichen sein, wenn die bestehende Vorschrift, dass die Frachtbriefe für Eilgut auf rothem Papier zu drucken sind, aufgehoben und die früher übliche Bezeichnung durch die am Kopfe des Frachtbriefes in rother Dinte niedergeschriebene Aufschrift „Eilgut“ wiederhergestellt würde.

Die Commission empfiehlt die Vereinfachung der Sache, indem sie von der Nothwendigkeit, die Eilgut-Frachtbriefe durch die Farbe des Papiers zu unterscheiden, sich nicht überzeugt hält, und stellt eine desfallsige Beschlussnahme der General-Versammlung anheim.

Zu Nr. IV. der Tages-Ordnung, betreffend die Herstellung einer gleichmässigen Nomenclatur der Transport-Artikel des Güterverkehrs. Die Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs wurde durch Beschluss der Cölner General-Versammlung (August 1861) beauftragt:

ein gleichförmiges, von allen Vereins-Verwaltungen zu beobachtendes Waaren-Verzeichniss aufzustellen und der General-Versammlung zur Annahme vorzulegen, gleichzeitig sich darüber zu äussern, in welcher Weise ohne Aufwendung übermässiger Arbeitskräfte sich in den Waaren-Statistiken der Herkunfts- und der Bestimmungsort der bewegten Güter nachweisen lassen würde.

In Erledigung dieses Auftrags hat die Commission das nachstehende Schema entworfen. Dasselbe enthält 33 Hauptrubriken, welche jede Verwaltung in ihren zu publicirenden Jahresberichten auszufüllen haben würde, sofern die darin genannten Güter auf ihren Bahnen überhaupt zum Transport gekommen sind. Sehr viele dieser Hauptrubriken enthalten wiederum Specialrubriken für einzelne namhafte Artikel, jedoch soll es jeder Verwaltung freistehen, je nach ihren besonderen Verhältnissen und nach dem Masse der Wichtigkeit, welche sie diesen Special-Transport-Objecten beilegen zu müssen glaubt, diese Unter-Abtheilungen nur theilweise oder gar nicht ausfüllen zu lassen.

In Bezug auf den zweiten Theil der von der Generalversammlung gestellten Aufgabe ist die Commission der Ansicht, dass ein zuverlässiger Nachweis über die Herkunft und den Bestimmungsort der transportirten Güter bei den meisten Verwaltungen nicht zu erlangen sein werde, schon deshalb, weil sehr häufig die Güter durch Mittelspersonen (Spediteure) den Verwaltungen angebracht oder an solche abgeliefert werden. Dagegen erachtete man es für wünschenswerth, dass von den einzelnen Verwaltungen, nach den Hauptrubriken des obigen Verzeichnisses getrennt, zusammengestellt und veröffentlicht werde:

1) der Versand einer jeden Endstation einer Bahnverwaltung nach jeder Endstation,
2) der Versand jeder Endstation nach allen Nicht-Endstationen (in einer Summe),
3) der Versand im directen Verkehre (Verband-Verkehr) von allen Verband-Stationen über die Endstation der betreffenden Bahn hinaus.

Die Mehrzahl der Commissions-Mitglieder ist der Ansicht, dass derartige Zusammenstellungen auf den Central-Büreau's aus den an die Controle eingehenden Frachtkarten angefertigt werden können, ohne dass es eines grossen Aufwandes besonderer Arbeitskräfte dafür bedürfe.

Der Antrag der Commission geht sonach dahin:

die General-Versammlung möge sich damit einverstanden erklären, dass versuchsweise von den Vereins-Verwaltungen statistische

* §. 25 lautet: Die Haftverbindlichkeit der Eisenbahn für den durch Versäumung der Lieferfristen entstandenen Schaden, welchen der Entschädigungs-Berechtigte nachzuweisen hat, erstreckt sich der Regel nach nicht weiter als höchstens auf den Verlust der Frachtgelder, beziehungsweise deren Erstattung für die Transportstrecke derjenigen Eisenbahn, auf welcher die Versäumniss vorgekommen ist. Nur wenn der Versender einen bestimmten Betrag als das Interesse der rechtzeitigen Ablieferung ausdrücklich angegeben hat, ist die Eisenbahn, welche in diesem Falle einen besonderen, im Tarife festzustellenden Zuschlag zu den Frachtgeldern erheben darf, auch über den Betrag der Fracht hinaus bis höchstens zu dem Betrage der declarirten Summe den nachgewiesenen Schaden zu vergüten verpflichtet.

Uebersichten, nach den vorstehend angedeuteten Gesichtspuncten aufgestellt, den Jahresberichten beigefügt werden.

Und zwar sollen nach dem Antrag der Commission die zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahnen sich verpflichten, in den zum Abdruck gelangenden jährlichen Betriebs-Berichten die Güter-Statistik mindestens nach folgenden Haupt-Rubriken zu veröffentlichen; wohingegen es in das Belieben jeder Verwaltung gestellt bleibt, sich auch der Special-Rubriken zu bedienen.

Das von der Commission empfohlene Schema lautet:

I. Abfälle.

a) Borsten, Haare, Hörner, Klauen. b) Knochen. c) Lumpen. d) ausserdem.

II. Asphalt, Harze aller Art, Pech, Theer.

a) Asphalt. b) Harze aller Art, Pech, Theer.

III. Baumwolle, roh.

IV. Manufacturwaaren (gewebt, gewirkt).

a) baumwollene, seidene, wollene und derartige gemischte Waaren. b) Leinewand und Segeltuch.

V. Brennmaterial (ausser Holz).

a) Steinkohlen. b) Coaks. c) Braunkohle. d) Holzkohle. e) Torf. f) ausserdem (Briquetts, Lohkuchen etc.).

VI. Dachpappe und Dachfilz.

VII. Droguerie- und Apothekerwaaren, Chemikalien und Farbestoffe etc.

a) Chemikalien, Droguen, Apotheker- und Farbewaaren. b) Farbeholz (in Blöcken, gemahlen und geraspelt). c) Leim. d) Mineral-, ätherisches und Terpentinöl. e) Röthe, Krapp, Charancène. f) Soda, Sodaasche, Salpeter und Pottasche. g) Blei und Zinkweiss.

VIII. Drucksachen und Bücher.

IX. Düngmittel (auch Düngsalz).

a) Guano. b) ausserdem.

X. Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren.

a) Eisen, roh (in Flossen, Gänzen, Masseln, Mulden, Bruch- [Schmelz-] Eisen). b) Eisen, verarbeitet (ausser c, d und e). c) Eisenbahnschienen. d) Eisen- und Stahlwaare. e) Eisengusswaare.

XI. Erze und Mineralien.

XII. Fastage aller Art (Fässer, Kisten u. a.).

XIII. Feld- Garten- und Walderzeugnisse.

a) Getreide. b) Hülsenfrucht, Saamen und Saat. c) Hopfen. d) Baumfrüchte (ausser Südfrüchte), frisch und getrocknet. e) Kartoffeln. f) ausserdem.

XIV. Fettwaaren.

a) Fette, Oele (in Fässern). b) Talg, Thran, Seife, Wagenschmiere, Kerzen.

XV. Flachs, Hanf, Heede, Werg.

XVI. Garne.

a) Baumwollen-. b) Leinen- und Hanf-. c) Wollen-.

XVII. Geräthe, (Bau- und Haus-), Möbel und musikalische Instrumente.

XVIII. Glas, Glaswaare, Porzellan, Fayençe.

XIX. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk.

a) Häute, Felle. b) Leder. c) Pelzwerk.

XX. Holz und Holz-, Korb- und Siebmacherwaare.

a) Bau- und Nutzholz (auch Grubenholz), europäisches. b) Nutzholz (aussereuropäisches). c) Borke, Lohe. d) Brennholz. e) andere Holz-, Korb- und Siebmacherwaare.

XXI. Hüttenproducte (nicht besonders genannte) (z. B. Alaun, Schwefel, Zinn, Vitriol, Bleiglätte).

XXII. Knochenkohle und Knochenmehl.

XXIII. Colonial-, Delicatesse-, Material- und Specerei-Waaren, auch andere Consumtibilien.

a) Bier. b) Bücklinge. c) Butter und Käse. d) Cichorien und Kaffe-Surrogate. e) Cider. f) Eier. g) Fische und Fischwaaren (ausser den genannten). h) Heringe. i) Kaffe. k) Milch. l) Mühlenfabricate. m) Reis. n) Salz, ausser Düngsalz. o) Spiritus. p) Spirituosa. q) Südfrüchte. r) Syrup, Melasse und Honig. s) Tabak, roh. t) Tabakfabrikate. u) Wein. v) Zucker, roh. w) Zucker, raffinirt. x) ausserdem.

XXIV. Kurze Waaren, Galanterie-Waaren.

XXV. Maschinen und Maschienentheile.

XXVI. Metalle (ausser Eisen und Metallwaaren).

a) Kupfer. b) Messing. c) Zink in Blöcken. d) Zink in Blechen. e) Kupfer-, Messing- und andere Metallwaaren.

XXVII. Militär-Effecten und Munition.

XXVIII. Oelkuchen und Oelkuchenmehl.

XXIX. Papier und Pappe (ausser Dachpappe).

XXX. Steine, Erden, Cement, Kalk, Gyps.

a) Steine, roh und bearbeitet. b) Chamott-, Dach-, Form- und Mauerziegel, auch Drains. c) Cement. d) Thon. e) Kalk (gebrannter). f) ausserdem (Schiefer, Trass, Lehm, Kies, Sand etc.).

XXXI. Thon- und Töpferwaaren (Steingut).

XXXII. Wolle, thierische.

XXXIII. Sonstige Güter.

Zu Nr. V. der Tages-Ordnung, betreffend die Aenderung der §§. 2, 11 und 12 des Vereins-Statuts.

a) zu §. 2, betreffend die Aufnahme nichtdeutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den Verein.

Die vorjährige General-Versammlung hatte durch Acclamation zum §. 2 des Vereins-Statuts folgenden Zusatz beschlossen:

Ausserdem bleibt es der General-Versammlung vorbehalten, ausnahmsweise auch solche nichtdeutsche Eisenbahn-Verwaltungen in den Verein aufzunehmen, welche zu einer Deutschen Bahn im gegenseitigen directen Transport-Verkehr stehen.

Dieser Beschluss ist nicht von sämmtlichen Verwaltungen genehmigt worden, und zwar hauptsächlich deshalb nicht, weil die betr. Verwaltungen der Ueberzeugung sind, dass die Ausführung desselben dem Interesse des Vereins nicht förderlich sein könne, vielmehr von dem Ziele, welches der Verein sich gesteckt habe, abführen müsse, so dass dadurch die Fortdauer des letzteren möglicherweise in Gefahr gerathe.

Die Commission ist jedoch der Ansicht, dass die Gründe, mit welchen die dissentirenden Verwaltungen ihren Widerspruch motivirt haben, keine Veranlassung darbieten, von dem in Rede stehenden Beschlusse der vorjährigen General-Versammlung abzugehen.

Nach Ansicht derselben ist nicht abzusehen, welche Gefahr für den Verein durch Ausführung des in Rede stehenden Beschlusses jemals entstehen sollte, da ja — wie auch im vorjährigen Commissions-Berichte in dieser Beziehung bemerkt ist — durch den qu. Zusatz den nichtdeutschen Bahnverwaltungen nicht das Recht gegeben wird, ihre Aufnahme in den Verein zu verlangen, sondern der General-Versammlung nur die Befugniss ermöglicht werden soll, auch nichtdeutsche Bahnverwaltungen ausnahmsweise aufnehmen zu können, und weil die Berathung, welche dem Beschlusse über eine derartige ausnahmsweise Aufnahme nothwendig vorhergehen muss, jede Garantie für das Fortbestehen des Vereins, als eines Deutschen, im Sinne des Vereins gewährt.

Die Commission ersucht daher die General-Versammlung, den vorjährigen Beschluss in dieser Angelegenheit aufrecht zu erhalten.

b) zu §. 11, betr. die Einführung einer Präclusivfrist für die Abgabe der Erklärungen über die General-Versammlungs-Beschlüsse.

Die vorjährige General-Versammlung hatte eine Aenderung des §. 11 des Vereins-Statuts dahin beschlossen:

1) dass die Vereins-Verwaltungen ihre Erklärung über Annahme oder Ablehnung der General-Versammlungs-Beschlüsse binnen einer Präclusivfrist abzugeben haben,
2) dass diejenige Verwaltung, welche ihre Erklärung in dieser Frist nicht abgiebt, für beistimmend zu erachten ist,
3) dass diese Präclusivfrist auf 8 Wochen festzusetzen ist, und
4) mit dem letzten Tage der General-Versammlung beginnen soll.

Dieser Beschluss hat nicht die erforderliche allseitige Genehmigung erhalten.

Ein Theil der dissentirenden Verwaltungen führt zur Motivirung ihres Widerspruches an:

Die General-Versammlungs-Protocolle gingen in der Regel erst mehrere Wochen nach der General-Versammlung den Vereins-Verwaltungen zu. Das Protocoll über die vorjährige ordentliche General-Versammlung sei sogar nach länger als 5 Wochen erst den Verwaltungen behändigt worden. Der nach Empfang des Protocolls verbleibende Rest der achtwöchentlichen Frist sei daher zu kurz, um in derselben definitive Erklärungen — zumal, wenn für dieselben die Genehmigung einer Regierung, eines Verwaltungsrathes, Ausschusses etc. einzuholen sei — abzugeben, beziehungsweise sich für den Fall der Nichtinnehaltung derselben Contumacial-Wirkungen unterwerfen zu können.

Die Commission ist der Ansicht, dass die in der vorjährigen General-Versammlung beschlossene achtwöchentliche Frist allerdings insofern nicht ausreichend bemessen ist, als der Lauf derselben schon mit dem letzten Tage der General-Versammlung beginnen soll. Die Frist wird bei Festhaltung dieses terminus a quo um die Zeit, nach deren Ablauf das General-Versammlungs-Protocoll Seitens der geschäftsführenden Direction den Verwaltungen in der Regel erst zugesendet wird, erheblich gekürzt, ja es wird bei Verzögerungen, wie sie im vorigen Jahre bei Uebersendung des Cölner General-Versammlungs-Protocolls unvermeidlich gewesen sind, in der That den meisten Verwaltungen beim besten Willen nicht möglich sein, definitive Erklärungen in der gestellten Frist abzugeben. Die Commission ist daher der Ansicht, dass durch Normirung eines anderen terminus a quo der Präclusivfrist die letztere den Verwaltungen unverkümmert gewährt werden muss und dass es sich demgemäss empfiehlt, den Anfang der Frist von dem Eingange des General-Versammlungs-Protocolls bei den betreffenden Verwaltungen anheben zu lassen. Es ist anzunehmen, dass das General-Versammlungs-Protocoll acht Tage nach der Absendung desselben Seitens der geschäftsführenden Direction in den Händen jeder Verwaltung ist. Die Commission schlägt daher vor, dass, da im Uebrigen weitere Einwendungen gegen den in Rede stehenden General-Versammlungs-Beschluss nicht erhoben sind, es bei demselben mit der Massgabe zu belassen, dass die Frist von 8 Wochen erst 8 Tage nach der Absendung des Protocolls Seitens der geschäftsführenden Direction anhebe.

Der Tag der Absendung wird sich in der Regel durch den Poststempel feststellen lassen.

Dem Schlusssatze des ersten Alinea und dem Eingange des zweiten Alinea des §. 11 des Vereins-Statuts ist demgemäss nach Antrag der Commission folgende Fassung zu geben:

„Ihre Erklärung über die Annahme oder Ablehnung haben sie binnen einer Präclusivfrist von 8 Wochen, deren Lauf mit dem achten Tage nach Absendung des General-Versammlungs-Protocolles Seitens der geschäftsführenden Direction an die Vereins-Verwaltungen beginnt, abzugeben. Geht die Erklärung in dieser Frist bei der geschäftsführenden Direction nicht ein, so wird die schweigende Verwaltung für beistimmend erachtet.

Die geschäftsführende Direction wird bei der ihr demnächst obliegenden Mittheilung des Resultates der Erklärungen an die Vereins-Verwaltungen rücksichtlich derjenigen Beschlüsse, welche nicht die Zustimmung sämmtlicher Verwaltungen erhalten haben etc.“

c) zu §. 12, betreffend die Kosten der Vertretung der geschäftsführenden Direction in den General-Versammlungen.

Die von der vorjährigen General-Versammlung einstimmig beschlossene Aenderung des §. 12 des Vereins-Statuts, nach welcher zu den Vereinskosten auch die der Vertretung der geschäftsführenden Direction in den General-Versammlungen für sämmtliche von ihr abzusendende Abgeordnete gerechnet werden sollen, hat die Genehmigung einiger Verwaltungen deshalb nicht erhalten, weil dieser Beschluss über den demselben zu Grunde liegenden Antrag der geschäftsführenden Direction auf Uebernahme der Vertretungs-Kosten auf die Vereinscasse für nur 3 Abgeordnete (nämlich den Vorsitzenden, den Schriftführer und einen Stellvertreter) hinausgeht.

Jene Verwaltungen sind der Ansicht, dass nur, wie Seitens der geschäftsführenden Direction beantragt, die Kosten für 3 Deputirte aus Vereinsfonds zu bezahlen sind.

Die geschäftsführende Direction hat nunmehr anheimgestellt, den vorjährigen Beschluss auf den Umfang ihres Antrages, also auf die Vertretungs-Kosten für 3 Abgeordnete, zu beschränken, event. die Vertretungs-Kosten für 4 ihrer Mitglieder (den Vorsitzenden, den Schriftführer und einen Stellvertreter für jeden derselben) zu bewilligen.

Die Commission ist der Ansicht, dass für die Gewährung des event. Antrages die Billigkeit spreche und schlägt vor, den §. 12 des Vereins-Statuts im Eingange dahin zu fassen:

„Zur Bestreitung sämmtlicher Kosten für die Angelegenheiten des Vereins, wohin auch die Kosten der Vertretung der geschäftsführenden Direction in den General-Versammlungen für 4 von ihr abzusendende Abgeordnete gehören, dient eine Casse etc.“

Zu Nr. VI. der Tages-Ordnung, betreffend die Einführung eines einheitlichen Masses bei den Deutschen Eisenbahnen.

Auf Einladung der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. März d. Js. trat die technische Commission unter dem Vorsitze der Direction der Kaiser Ferdinands Nordbahn am 6. Juni d. J. zu Leipzig zusammen, um den Gegenstand, betreffend die Einführung eines einheitlichen Masses bei den Deutschen Eisenbahnen, einer nochmaligen Berathung zu unterziehen.

Die Hauptveranlassung dieser wiederholten Berathung bestand darin, dass 16 Bahnverwaltungen den zu Cöln mit einer Majorität von 87 gegen 50 Stimmen gefassten Beschluss, den „Meter“ als einheitliches Mass einzuführen, nicht genehmigt haben.

Die Motive der Ablehnung von Seiten dieser 16 Bahnverwaltungen waren der Hauptsache nach folgende:

Eilf Bahnverwaltungen lehnten vorläufig deshalb ab, weil den Resultaten der Berathungen einer von der Deutschen Bundes-Versammlung, zum Behufe der Ermittelung eines einheitlichen Masses für die gesammten Bundes-Staaten, besonders berufenen Commission von Fachmännern in unzulässiger Weise vorgegriffen würde.

Eine Bahnverwaltung lehnt ab, weil allen Tarifen etc. die Einheit der Meile zum Grunde liegt, und eine Beseitigung dieser dem metrischen Systeme fremden Einheit zu vielfachen Inconvenienzen führen würde.

Eine Bahnverwaltung macht die Annahme von einer nochmaligen Berathung in der nächsten General-Versammlung abhängig.

Drei Bahn-Verwaltungen lehnen die Annahme ohne eine weitere Motivirung ab.

Nach einer gründlichen und längeren Berathung beschloss die Commission mit Rücksicht darauf, dass der in ihrem für die Cölner General-Versammlung vom vorigen Jahre bestimmten Bericht niedergelegte Vorschlag auf Annahme des Badischen Fusses = 30 Centimeter von der ebengenannten General-Versammlung mit grosser Majorität abgelehnt worden ist, ihren früheren Vorschlag fallen zu lassen, und der diesjährigen General-Versammlung zu empfehlen,

bei der Annahme des Meters als einheitlichen Masses stehen zu bleiben,

wobei sie, ihrem vorjährigen Commissions-Berichte entsprechend, neuerdings hinzufügt, dass die Grösse des Meters für immerwährende Zeiten bleibend und unveränderlich festzuhalten und deshalb das Verhältniss des Meters zum gegenwärtigen Preussischen Fuss auf das schärfste auszudrücken sei.

Um die Einführung des Metermasses wenigstens anzubahnen, hält sich die Commission für verpflichtet, der General-Versammlung anzurathen; den Beschluss zu fassen,

dass bei dem internen Verkehr des Vereins für die zwei einheitlichen Gegenstände desselben, nämlich:

1) für die allgemeine Statistik des Deutschen Eisenbahn-Vereins der Meter als obligatorisches Mass zu gebrauchen sei,
2) dass für die einheitlichen Bestimmungen des Eisenbahn-Vereins für den Bau und Betrieb bei einer neu vorzunehmenden Redaction das Metermass unter etwaiger Hinzufügung des gegenwärtig in demselben enthaltenen Englischen Masses eingeführt und
3) dass bei den Correspondenzen der einzelnen Verwaltungen unter sich der Meter ebenfalls als obligatorisch gebraucht werde, wobei es jedoch den einzelnen Verwaltungen anheimzustellen sei, das landesübliche Mass hinzuzufügen.

Zu Nr. VII. der Tages-Ordnung über Prämiirung von Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen ist nur zu bemerken, dass nach dem Commissions-Berichte 7 Verwaltungen den per majora gefassten Beschluss der Cölner General-Versammlung auf Einführung derartiger Prämien nur bedingungsweise angenommen, derselbe von einer Bahnverwaltung hingegen unbedingt abgelehnt wurde. Ausser den bereits aufgestellten allgemeinen Grundsätzen sind noch die speciellen Bestimmungen über die Prämiirung resp. Festsetzung der Ausführungs-Modalitäten auszuarbeiten und zu berathen. Die Commission ist jedoch nicht in der Lage gewesen, die Ausarbeitung eines, diese speciellen Bestimmungen umfassenden Regulativs, welches den Gegenstand vollständig erschöpfen müsste, herbeizuführen und dasselbe zur Vorlage an die General-Versammlung vorzubereiten.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

? **Posen-Bromberger Eisenbahn-Project.** In Bezug auf dieses Bahnproject theilt ein an die Schubiner Kreisstände gerichtetes landräthliches Anschreiben mit, dass die Regierung zu Bromberg geneigt sei, ihre Verwendung für Wiederaufnahme des Projects eintreten zu lassen, wenn die betheiligten Kreise sich zur unentgeltlichen Hergabe des Terrains verstehen, und schlägt vor: „die Kreisvertretung wolle beschliessen, für den Fall, dass die projectirte Eisenbahn den Kreis Schubin und zwar in der für das Verkehrs-Interesse des Kreises wichtigsten Richtung von Znin auf Schubin berühre, den erforderlichen Grund und Boden in vollem Umfange unentgeltlich herzugeben und die Mittel dazu in Rücksicht auf die Belastung des Kreises mit hohen laufenden jährlichen Ausgaben im Wege einer Anleihe durch Emittirung von 5 % und mit 1 % jährlich zu amortisirenden Kreis-Obligationen au porteur aufzubringen.“

ŏ **Die Brenner Bahn.** (Stand der Arbeiten.) Die Vorarbeiten zur Brenner Bahn sind nunmehr beendigt. Wie von authentischer Seite verlautet, wird die Bahn mit einem Tunnel von 1500 Fuss durch den Berg Isel beginnen und dann die Sill entlang durch tiefe Schluchten und Gründe bis Stafflach emporsteigen. Hier wird durch eine Curve in das Schmirner Thal eine bedeutende Steigung gewonnen, und durch einen Tunnel durch den Radauner Kogel kommt die Linie beinahe auf der Höhe des Brenners wieder zum Vorschein. Sie wird dann über den Brenner, 4496 Fuss über der Meeresfläche, gehen und sich gegen das alte Gossenfass, eine Colonie der Gothen senken. Ober Gossenfass biegt sie in das wildromantische Pflerschthal weit ein und gewinnt so die Senkung nach dem Städtchen Sterzing, dessen Bahnhof nahe an der Mündung des durch seine geognostischen Merkwürdigkeiten berühmten Pfitscher Thales zu stehen kommt. Von hier wird sie der Eisach entlang nach Brixen und Bozen führen. Da die morschen Berge am Kunterswege nicht sichern Grund gewähren und die Erdablagerungen selbst der Heerstrasse nur zu oft Gefahr drohen, wird die Bahn oft die Eisach überschreiten und zum Theile auf dem überbrückten Flusse fortlaufen. Diese Strecke von Colmar bis Bozen soll die grössten Schwierigkeiten bieten und deshalb der kostspieligste Theil der ganzen Linie werden.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Norddeutscher Eisenbahn-Verband. (Tarif-Aenderungen.) Vom 15. Juli c. ab sind folgende Tarif-Aenderungen eingetreten:

a) Bier wird aus der Normalclasse in ermäss. Cl. II B. versetzt, ohne jedoch in jeder Quantität zu den Sätzen dieser Classe befördert zu werden;

b) gedörrte Eicheln sind wie Cichorienmehl zu tarifiren;
c) Umzugs-Effecten in vollen Wagenladungen werden zu 12½ Sgr. per Achse und Meile befördert;
d) neue Möbels sollen fernerhin nicht mehr als sperrige Gegenstände unter Frachtaufschlag-Berechnung angesehen werden, dagegen wird eine zweckmässige Verpackung derselben verlangt.
e) Luzernesaamen wird wie Kleesaamen (Cl. II C.) behandelt.
f) Schienenbefestigungs-Gegenstände dürfen nur in vollen Wagenladungen d. h. bei Auflieferungen von mindestens 100 Ctr., nach den Sätzen der Cl. II C. tarifirt werden;
g) für diejenigen Güter, welche mit directen Frachtbriefen die Stationen Kohlfurt und Berlin transitiren und für solche mit directen Frachtbriefen versehene zu Kohlfurt aufgegebene oder dahin bestimmte Güter, die ebenfalls über Berlin gehen, tritt auf den Strecken Berlin-Deutz, Berlin-Düsseldorf, Berlin-Ruhrort, eine Ermässigung gegen die bisherigen Tarifsätze ein, welche bei Eilgut 6 Sgr., bei Normalgut 3 Sgr., bei Cl. II B. und bei Getreide 1 Sgr. beträgt;
h) dieselbe Ermässigung kommt in gleicher Höhe auch bezüglich der Strecke Deutz, Düsseldorf, Ruhrort einerseits und Leipzig, Riesa, Dresden andererseits in Anwendung, während auf den Strecken Deutz, Düsseldorf, Ruhrort und Halle nur für Eil- und Normalgut je 3 Sgr. Erlass gegen die zeitherigen Frachtsätze gewährt wird.

— y —

Werra-Eisenbahn. (Geschäftsbericht). In Folgendem geben wir eine gedrängte Uebersicht der Resultate des Betriebes auf der Werrabahn im Jahre 1861 nach dem uns vorliegenden in der General-Versammlung am 26. v. M. vorgetragenen Geschäftsbericht.

A. Personen-Verkehr.

Befördert wurden 414,031 Personen auf 1,574,829 Meilen, wofür 244,371 fl. 49½ kr. aufgekommen sind. Gegen das Vorjahr 1860 sind im Binnen-Verkehr 56,761 Personen mehr, im Verkehr mit andern Bahnen dagegen 4128 Personen weniger, überhaupt aber 52,633 Personen mehr befördert und die von den Reisenden zurückgelegten Meilen haben um 175,595 Meilen zugenommen. In Folge der im Local-Verkehr eingeführten Tarif-Ermässigung (welche jedoch seit 1. Januar c. zum grössten Theil wieder aufgehoben) ist jedoch die durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile von $11_{,72}$ kr. auf $9_{,30}$ kr., mithin um $2_{,42}$ kr. und die Gesammt-Einnahme, welche pro 1860 275,253 fl. 39½ kr. betrug, um 30,881 fl. 50 kr. zurückgegangen. Dagegen ist durch den Wegfall des freien Gepäck-Transports eine Mehr-Einnahme von 10,190 fl. 16¼ kr. erzielt, welche in Gegenrechnung zu bringen ist, so dass sich dadurch der Ausfall auf die Summe von 20,691 fl. 33¾ kr. ermässigt.

B. Gepäck-Transport.

Transportirt sind 29,882 Ctr. gegen 36,104 Ctr. im Vorjahre, wofür 18,073 fl. 32¼ kr. aufgekommen sind, während pro 1860 nur 7883 fl. 16 kr. vereinnahmt wurden. Die Mehreinnahme beträgt daher, wie schon erwähnt 10,190 fl. 16¼ kr. und pro Ctr. und Meile entziffert sich gegen 1860 ein Mehrertrag von $3_{,857}$ kr.

C. Güter-Verkehr.

Der Güter-Transport ist im Jahre 1861 beträchtlich gegen das Vorjahr gestiegen, da zusammen 2,654,365 Ctr. gegen 2,349,894 Ctr. pro 1860, mithin 304,471 Ctr. mehr zur Beförderung gelangt sind. Die Güter-Massen auf Ctr.-Meilen reducirt, ergeben 26,512,929 Ctr.-Meilen und hat jeder Ctr. Gut einen durchschnittlichen Weg von $9_{,988}$ Meilen zurückgelegt, und $11_{,777}$ kr. im Ganzen oder $1_{,179}$ kr. pro Meile zur Einnahme beigetragen. Die Gesammt-Einnahme betrug 525,323 fl. 51¼ kr. und gegen das Vorjahr mehr 47,300 fl. 37¼ kr.

D. Vieh-Transport.

Befördert wurden: im Jahre 1861 951, im Jahre 1860 721 Pferde,
„ „ „ 1901, „ „ „ 1719 Hunde,
„ „ „ 21,915, „ „ „ 18,048 Stück anderes Vieh, mithin zusammen 4279 Stück Vieh mehr als pro 1860. Die Einnahme betrug 23,222 fl. 51 kr. gegen 19,695 fl. 54¼ kr., mithin mehr 3526 fl. 56¾ kr.

E. Equipagen-Transport.

Es sind überhaupt 90 Stück Equipagen für 1127 fl. 55½ kr. transportirt gegen 115 Stück und 1669 fl. 13¾ kr. Einnahme im Jahre 1860, so dass sich eine Mindereinnahme von 541 fl. 18½ kr. herausgestellt hat.

Die Einnahmen betrugen:

1) im Binnen-Verkehr	331,747 fl.	58¾ kr.
2) „ Verkehr mit andern Bahnen	480,472 „	½ „
3) für Wagenmiethe, Pachtgelder etc.	56,730 „	52¾ „
4) Rest-Einnahmen	4361 „	34¼ „
zusammen	873,312 fl.	26¼ kr.

gegen 832,003 fl. 1½ kr. pro 1860, und berechnet sich die Einnahme pro Locomotiv-Nutzmeile auf 16 fl. $34_{,774}$ kr. gegen 15 fl. $38_{,21}$ kr. pro 1860.

Die Betriebskosten betragen dagegen:

für die allgemeine Verwaltung	39,360 fl.	16¼ kr.,
„ „ Bahn-Verwaltung	174,971 „	5½ „
„ „ Transport-Verwaltung	291,088 „	3½ „
an Rest-Ausgaben	7142 „	38½ „
mithin im Ganzen	512,562 fl.	4 kr.

gegen 528,428 fl. im Jahre 1860, oder pro Nutzmeile 9 fl. $43_{,83}$ kr. gegen 9 fl. $55_{,88}$ kr. pro 1860.

Der Ueberschuss stellt sich daher pro Nutzmeile auf 6 fl. $50_{,91}$ kr. gegen 5 fl. $42_{,33}$ kr. pro 1860. Pro 1859 betrug derselbe nur 2 fl. $41_{,36}$ kr.

Die Betriebs-Kosten haben sich während der ersten 3 Betriebs-Jahre erheblich vermindert, und erforderten solche vom Brutto-Ertrage
pro 1859 — $77_{,96}$ %,
„ 1860 — $63_{,51}$ %,
„ 1861 — $58_{,69}$ %.

Die Locomotiven haben 55,150 Meilen, die Wagen 1,758,974 Achsmeilen zurückgelegt.

Für beförderte Depeschen sind 1601 fl. 31 kr. und zwar 19 fl. 47¾ kr. mehr als pro 1860 eingenommen.

Die Betriebs-Einnahme vertheilt sich jedoch auf die Hauptbahn und auf die für Rechnung der Königl. Bayerischen Regierung erbaute Strecke von Coburg nach Lichtenfels, über deren Betrieb separat Buch geführt wird und hinsichtlich derer eine Verzinsung resp. Amortisation des Anlage-Capitals aus der von den Staaten übernommenen Zins-Garantie vorweg stattfindet. Der reine Ueberschuss berechnet sich für die Hauptbahn pro 1861 auf 244,559 fl. 16¾ kr. gegen 192,959 fl. 37¾ kr. des Vorjahres und mussten deshalb die betheiligten Staaten zur Erfüllung der Garantie-Summe von 4 % auf 14 Mill. Gulden = 315,440 fl. 43½ kr. (gegen 367,040 fl. 22½ kr. pro 1860 und 540,497 fl. 7 kr im Jahre 1859) zuschiessen.

Der Ueberschuss ist demnächst:

1) zur Deckung des Deficits beim Betrieb der Bayerischen Strecke ad	71,382 fl.	55½ kr.,
2) zur Verzinsung der Prioritäten v. 3¼ Mill. Thlr. mit	284,375 „	— „
3) zur Gewährung von 4 fl. 5 kr. Dividende auf 50,069 Stück Stammactien mit	204,448 „	25 „

verwendet.

Der Reservefonds hatte ultimo December 1861 einen Bestand von 200,546 fl. 7¼ kr., die Pensions-Casse der Beamten ein Vermögen von 31,202 fl. 21½ kr.

Lahnbahn. Strecke Nassau-Limburg. (Neuer Fahrplan.) Der mit der am 5. Juli c. stattgefundenen Eröffnung des Betriebs der Strecke Nassau-Limburg (Lahnbahn) gleichzeitig publicirte neue Fahrplan der Herzogl. Nassauischen Staats-Eisenbahn enthält ausser der Erweiterung für die neue Strecke nur unwesentliche Abänderungen, gegen den Fahrplan vom 1. Juni c. Die zeither zwischen Wiesbaden und Nassau verkehrenden Züge finden unmittelbaren Anschluss nach oder von Limburg. Der bisher 2 Uhr 20 Min. Nachm. von Wiesbaden abgehende Zug, wird neuerdings um 1 Stunde früher abgelassen. Neue Züge: 3 Uhr. 5 Min. Nachm. von Wiesbaden nach Rüdesheim und 5 Uhr 6 Min. Nachm. von da zurück, ferner 6 Uhr 15 Min. Morgens von Lahnstein nach Limburg, 10 Uhr 56 Min. Vorm. Ems-Lahnstein. Ausgefallene Züge: 5 Uhr 45 Min. Morgens Ems-Nassau, 5 Uhr. 6 Min. Nachm. Lahnstein-Ems, 7 Uhr 27 Min. Abends Nassau-Lahnstein.

Die Anschlüsse an die Nachbarbahnen bleiben unverändert.

Anzahl der verkehrenden Züge: 10 zwischen Wiesbaden und Limburg, 4 zwischen Wiesbaden und Rüdesheim, 2 zwischen Wiesbaden und Ems, je 2 zwischen Lahnstein und Ems resp. Limburg = 20.

Kürzeste Fahrzeit zwischen Wiesbaden und Limburg (18 Meil.): 4 bis 4¼ Stunden.

Die neuen Stationen Diez und Limburg haben directen Personen- und Güterverkehr mit Stationen der Taunus-, Rhein-Nahe-, Saarbrücker-, Saarbrücken-Trier-, Rheinischen und Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Zwei Trajecte zu Rüdesheim und Lahnstein stellen die Verbindungen mit der Rhein-Nahe- und der Rheinischen Eisenbahn her.

— y —

Rheinische Eisenbahn. (Verhandlungen über den Ankauf der Mühlheim-Essener Pferdebahn.) Mühlheim a. d. Ruhr, 13. Juli. Gestern fanden hier Verhandlungen zwischen einigen Mitgliedern der Direction der Rheinischen Eisenbahn und den Interessenten der Mühlheim-Essener Pferdebahn über den Ankauf der letzteren von Seiten der Rheinischen Gesellschaft statt. Diese Bahn soll nämlich bei dem Baue der Osterrath-Essener Eisenbahn mitbenutzt werden. Vorbehaltlich der Genehmigung auf beiden Seiten einigte man sich dahin, dass die Rheinische Gesellschaft die 100,000 Thlr. in Stamm-Actien zu 40,000 Thlr. und die 200,000 Thlr. Prioritäten zu 160,000 Thlr. übernimmt, erstere also zu 40 Procent. Ausserdem stellten noch einige Interessenten die Bedingung, dass der Ruhrhafen einen Anschluss erhalte, worauf die Vertreter der Rheinischen Eisenbahn jedoch nur theilweise eingingen. Kommt der Verkauf wirklich zu Stande, so wird auch ganz gewiss die Eisenbahn nicht oberhalb, sondern unterhalb Mühlheims über die Ruhr geführt.

(Rh. u. R.-Z.)

Prinz Wilhelm Eisenbahn. (IV. Wagenclasse.) Nach der „Essener Ztg." hat die Einrichtung einer vierten Wagenclasse für den Personen-Verkehr gute Früchte getragen; es benutzten dieselbe allein von der Station Kupferdreh bis Ende Juni 5749 Personen; der gesammte Personen-Verkehr stieg in demselben Zeitraum von 7124 Personen in 1861 auf 10,200 Personen in d. J., die Einnahme aus demselben von 1214 auf 1267 Thlr.

Böhmische Westbahn. (Eröffnung). Die Strecke Prag-Pilsen ist am 14. d. M. feierlich eröffnet worden.

Theissbahn. (Zinsengarantie). Der K. K. priv. Theissbahn-Gesellschaft wurde auf Grund der von der Staatsverwaltung concessionsmässig gewährten Zinsengarantie für den ersten Semester des laufenden Verwaltungsjahres der Betrag von 200,000 fl. österr. W. als Vorschuss gegen 4percentige Verzinsung aus der Staats-Casse angewiesen. (Oesterr. C.-Bl.)

Ausland.

ϕ **Eisenbahnen in Nordamerica.** Nach den „Annales du commerce entérieur" war die Länge der bis zum Jahre 1832 dem Betriebe übergebenen Bahnstrecken 131 Miles. Im nächsten Jahre betrug die Länge bereits 576 Miles, 1835 war deren Länge auf 918, 1840 auf 2197 Miles gestiegen. 1845 wurden 4522, 1850 aber 7475 Miles befahren.

Im Jahre 1851 war die durchschnittliche Betriebslänge 8856 Miles,
" " 1852 " " " " 10,878 "
" " 1853 " " " " 13,315 "
" " 1854 " " " " 15,511 "
" " 1855 " " " " 18,153 "
" " 1856 " " " " 21,440 "
" " 1857 " " " " 24,290 "
" " 1858 " " " " 26,210 "
" " 1859 " " " " 27.857 "
" " 1860 " " " " 29,401 "
" " 1861 " " " " 31,179 "

Nach neueren Nachrichten sollen die Nordamericanischen Eisenbahnlinien, mit Einschluss der noch nicht vollendeten Bahnen, eine Länge von überhaupt 48,100 Miles haben; somit wären im vorigen Jahre erst zwei Dritttheile derselben dem Betriebe eröffnet gewesen.

Werden die einzelnen Strecken mit Bezug auf die Länge ihrer Eisenbahnen und den Betrag des dafür aufgewendeten Baucapitals für sich und gruppenweise betrachtet, so ergeben sich folgende Resultate:

	Gesammtlänge der vollendeten und im Bau begriffenen Linien.	1861 im Betriebe.	Anlagekosten, einschliesslich des Betriebsmaterials.
Nordöstliche Staaten:	Miles.	Miles.	Dollars.
Maine	639	476	16,233,000
New-Hampshire	684	658	22,676,000
Vermont	575	575	23,240,000
Massachusetts	1387	1314	59,778,000
Rhode Island	137	104	4,138,000
Connecticut	763	608	20,948,000
zusammen	4185	3735	147,013,000
Mittelatlantische Staaten:			
New-York	3455	2809	145,260,000
New-Jersey	845	627	30,395,000
Pennsylvanien	3972	2943	151,529,000
Delaware	171	137	4,371,000
Maryland und Columbien	702	406	19,979,000
zusammen	9145	6922	351,534,000
Südatlantische Staaten:			
Virginien	2484	1805	69,580,000
Nord-Carolina	1212	887	17,085,000
Süd-Carolina	1074	978	22,045,000
Georgien	1724	1401	27,633,000
Florida	736	327	6,561,000
zusammen	7230	5398	142,904,000
Golfstaaten:			
Alabama	1439	643	17,261,000
Mississippi	871	698	22,986,000
Louisiana	831	328	12,193,000
Texas	2667	394	9,200,000
zusammen	5808	2063	61,640,000
Nördliche Binnenstaaten.			
Ohio	4133	3057	117,353,000
Michigan	1412	807	33,616,000
Indiana	2522	2058	71,974,000
Illinois	3552	2925	106,975,000
Wisconsin	2272	937	37,581,000
Jowa	2022	539	17,258,000
Minnesota	1167	—	2,000,000
zusammen	17,080	10,333	386,757,000
Südliche Binnenstaaten:			
Arcansas	701	39	1,800,000
Missouri	1431	813	35,398,000
Tennessee	1412	1283	30,793,000
Centucky	764	531	16,551,000
zusammen	4308	2666	84,542,000
Pacifique Staaten:			
Californien	343	70	3,600,000
Ganze Union	48,100	31,179	1,177,994,000

Die Americaner haben also für ihre Eisenbahn-Anlagen bis jetzt eine Summe von ungefähr 1600 Millionen Thaler ausgegeben. An dieser Ziffer participiren die freien Staaten mit beinahe zwei Dritttheilen, die Sclavenstaaten nur mit einem Dritttheil.

Frankreich (Frachtbrief-Stempel-Gebühr.) In Folge eines neuen Stempelgesetzes ist die bei Frachtgut-Sendungen aus Deutschland nach Frankreich et v. v., (Strassburg ausgenommen) bisher in Berechnung gekommene Frachtbrief-Stempel-Gebühr von 25 Ctms. vom 15. Juli c. ab auf 50 Ctms. erhöht worden. — y —

Sardinien. Die Insel Sardinien erhält nun bald ebenfalls ihre Eisenbahnen, Dank der Energie, mit welcher der Arbeits-Minister sich der Sache angenommen hat. Die Unterhandlungen mit einer Englischen Compagnie sind dem Abschlusse nahe. Der Staat garantirt 20,000 Fr. Brutto-Einnahme per Kilometer und bewilligt 200,000 Hectaren Terrain. —

Die Sardinischen Eisenbahnen sind dem Hause Semonzas, das mehrere Englische Capitalisten vertritt, zugeschlagen worden; am 15. wurde der Vertrag von drei Ministern unterzeichnet. Die Regierung garantirt 6 pCt. Zinsen; ausserdem erhält die Gesellschaft 200,000 Hectaren Land auf der Insel.

Sicilien. (Messina-Catanea.) Die Vorarbeiten zu der Bahn von Messina nach Catanea sind für die erste Section von 15 Kilometers bereits beendet und der Bau wird unverzüglich in Angriff genommen.

Technisches.

Verein Deutscher Ingenieure. Die V. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure wird nach Beschluss des Vorstandes vom 4. bis 6. September d. J. in Eisenach stattfinden. Von dem durch den Thüringer Bezirksverein gewählten Festcomité ist vorläufig die Tagesordnung in folgender Weise festgestellt worden: Die Vereinssitzungen, wie die Vorversammlung, werden in den von der dortigen Klemde-Gesellschaft bewilligten Gesellschaftsräumen abgehalten, in denen sich auch vom 3. ab das Vereinsbüreau und die Locale für die Sitzungen der Patentgesetz-Berathungs-Commission, sowie der Fachsectionen, befinden werden.

Die in Aussicht genommene Tagesordnung ist:

Mittwoch, den 3. September. Anmeldung im Bureau. — Nachmittag 4 Uhr Sitzung der Commission für die Patent-Angelegenheit. — Abends 7 Uhr Vorversammlung.

Donnerstag, den 4. September. Früh von 7 Uhr ab Entgegennahme der Anmeldungen. — Von 10 bis 1 Uhr erste Vereinssitzung. — Nachmittag Sitzungen der Commissionen und Fachsectionen. — Abends 7 Uhr Vereinigung in den Localitäten der „Phantasie."

Freitag, den 5. September. Morgens von 8 bis 12 Uhr zweite Sitzung. — Nachmittag Besuch der Wartburg. — Abends 7 Uhr Festtafel im grossen Saale der Klemde.

Sonnabend, den 6. September. Excursion in die Umgegend von Eisenach.

Das Orts-Comité wird die Gasthofbesitzer in Eisenach auf den zu erwartenden Besuch s. Z. aufmerksam machen, so dass auch ohne vorherige Anmeldung (die man event. an den Vorsitzenden des Orts-Comité Herrn Baumeister Kleinicke in Eisenach richten wolle) die genügende Anzahl von Wohnungen zu finden sein werden.

Die Theilnahme an dieser Versammlung steht auch allen denjenigen Deutschen Technikern frei, welche nicht Mitglieder des Vereins sind, und wird eine möglichst zahlreiche Betheiligung derselben im höchsten Grade von dem Directorium des Vereins Deutscher Ingenieure willkommen geheissen.

Strassen-Locomotiven in der Londoner Ausstellung. Schon im Jahre 1832 wurde in England vielfach der Versuch gemacht, die Chausseen mit Strassen-Locomotiven zu befahren; indessen hatten diese Versuche keinen günstigen Erfolg, zumal da die Eigenthümer der Chausseen durch die Auflage von sehr hohen Weggeldern die Anwendung solcher Locomotiven vollständig zu unterdrücken wussten. In der Ausstellung vom Jahre 1851 waren gar keine Strassen-Locomotiven zu finden und man hielt dieselben damals überhaupt für unpractisch. In dieser Hinsicht haben sich aber seit 9 Jahren die Ansichten sehr geändert und es sind in der diesjährigen Londoner Ausstellung nicht weniger als 9 Strassen-Locomotiven zu sehen, unter denen die vom Ingenieur Clark nach Bray's Patent construirte Maschine wohl als die beste zu bezeichnen ist. Dieselbe ist insofern bemerkenswerth, als man dabei die Adhäsion der Triebräder auf feuchtem, schlüpfrigem Boden bedeutend mit Hülfe von kleinen Schaufeln oder Zähnen, die man aus dem Umfang der Triebräder nach Erforderniss vortreten lässt, vergrössern kann. Die Maschine ist überhaupt sehr bequem und zweckmässig angeordnet; sie hat einen horizontalen Kessel, 2 Cylinder und Steurung für grosse und kleine Geschwindigkeit. Sie hat sich bereits durch den Transport vieler schwerer Maschinen in das Ausstellungsgebäude als sehr nützlich gezeigt und ist zum späteren regelmässigen Gebrauch am Kriegshafen (Dockyard) von Woolwich bestimmt.

Burrell's Maschine mit der endlosen Eisenbahn nach Boydell's Patent ist wegen der grossen Zahl und Complication der Maschinentheile nicht zu empfehlen. Einfacher und besser ist die Locomotive von Taplin & Co, die 590 £. kostet, mit Wasser und Kohlen versehen 200 Ctr. wiegt und eine Zugkraft von 80 bis 95 Ctr. auszuüben vermag Dieselbe bewegt sich bei 10 Pfd. Dampfdruck mit einer Geschwindigkeit von $3^1/_2$ engl. Meilen pro Stunde.

Weniger leistet die Maschine von Taylor in Birkenhead, welche bei 160 Ctr. Gewicht nur eine Zugkraft von 50 bis 60 Ctr. soll ausüben können.

Die beiden Maschinen von Aveling & Porter in Rochester und von Clayton, Shuttleworth & Co. in Lincoln, wovon die letztere sehr complicirt und unzweckmässig angeordnet ist, sind vorzugsweise zur Bewegung landwirthschaftlicher Maschinen bestimmt. Die Aveling'sche Maschine, welche 420 £. kostet und recht zweckmässig construirt ist, soll übrigens bei 160 Ctr. eigenem Gewicht im Stande sein, eine Zugkraft von 60 Ctr. auszuüben. Ausser den vorgenannten Maschinen befinden sich in der Ausstellung noch 3 kleinere Strassen-Locomotiven, die aber nicht zum Ziehen von Lasten, sondern nur zu ihrer eigenen Fortbewegung und zur Aufnahme einiger Passagiere, also nur zur Personenbeförderung dienen. In dieser Hinsicht scheinen übrigens die Strassen-Locomotiven wirklich unpractisch zu sein, da sie bei verhältnissmässig grossen Kosten und bedeutendem Eigengewicht doch nur wenig Personen zu tragen vermögen und keine grössere Geschwindigkeit als 7 bis 15 engl. Meilen pro Stunde auf gewöhnlichen Strassen annehmen dürfen. Dagegen hat die Erfahrung schon zur Genüge gezeigt, dass die zum Ziehen schwerer Lasten mit geringer Geschwindigkeit bestimmten grösseren Strassen-Locomotiven, namentlich die nach Bray's Patent gebauten, wirklich practisch sind und Nachahmung verdienen. (Nach dem „Engineer" vom 13. Juni 1862.) H. T.

Postwesen.

þ **Die Englische Postverwaltung im Jahre 1860.** Dem siebenten Jahresbericht der Englischen Postverwaltung an das Parlament entnehmen wir Folgendes:

Die Anzahl der Postanstalten hat im Laufe des Jahres 1860 um 29 zugenommen, so dass die Gesammtzahl nunmehr 11,441 beträgt, von denen 818 ersten Ranges sind. Rechnet man hierzu 2473 Strassen-Sammelkästen (515 sind im Jahre 1860 hinzugetreten), so beträgt die Zahl der Aufnahmsorte für den Postverkehr circa 14,000, während es vor Einführung der Pennypost deren nur 4500 gab. —

Die Wegstrecke, auf welcher Postsendungen theils durch Eisenbahnen und Dampfschiffe oder mittelst Wagen und Flussbooten befördert wurden, betrug 1860 144,000 Meilen pro Tag. Es betrug die Beförderung:

			zum Durchschnittspreise per Meile von
mittelst Eisenbahn	39,047	Meilen täglich	Sh. $8\frac{1}{2}$
„ Wagen	32,297	„ „	„ $2\frac{1}{2}$
„ Booten	69,994	„ „	„ $1\frac{1}{2}$
„ Dampfer	2838	„ „	„ $9\frac{3}{4}$

Die Zahl der Postsendungen hob sich

in England	auf 462	Mill. Briefe	(22 per Einwohner).
„ Irland	„ 48	„ „	(8 „ „)
„ Schottland	„ 54	„ „	(17 „ „)

im Ganzen auf 564 Mill. Briefe (19 per Einwohner), oder im Vergleiche zu 1859 um 19 Mill. mehr, und im Vergleiche zu 1839, dem letzten Jahre vor Einführung der Pennypost, zeigte sich eine Zunahme von 488 Mill. Briefe. Die Gesammtzahl derjenigen Briefe, die in ihrem Aufgabsdistricte bestellt wurden, beträgt $11\frac{1}{2}$ Mill. Die Zahl der im Königreiche eingegangenen auswärtigen Briefe betrug 20 % der Gesammtzahl, die Zahl der recommandirten Briefe war 1,500,000. Die Zahl der Zeitungssendungen betrug 71 Mill. Die Zahl der nicht angenommenen Briefe war 2 Mill., worunter drei Viertheile eine fehlerhafte, 10,000 Stück aber keine Adresse trugen. Von den zur Post gegebenen Zeitungsnummern sind über 390,000 wegen unrichtiger Adresse und schlechter Beschaffenheit liegen geblieben. Das durchschnittliche Gewicht der Englischen Zeitungsnummern beträgt $2\frac{1}{2}$ Unzen, das der ausländischen Zeitungen nur $1\frac{1}{2}$ Unzen. —

Während des Jahres 1860 wurden 94 Geldanweisungs-Stationen in England, 18 in Irland, 7 in Schottland eröffnet. Die Gesammtzahl beträgt gegenwärtig 2594, ausser denjenigen, welche nur für Colonialpostanweisungen bestehen.

Die folgende Tabelle enthält das Nähere:

	Zahl der Anweisungen.	Geldbetrag. £	Mehrbetrags-Procent.	Verhältniss nach der Seelenzahl.
England u. Wales	6,159,200	11,869,339	$4\frac{1}{2}$	1 : 3
Irland	515,266	945,177	6	1 : 12
Schottland	554,680	1,043,888	$4\frac{1}{4}$	1 : 6
In den drei Königr.	7,229,146	13,858,404	$4\frac{1}{2}$	1 : 4

Die Brutto-Einnahme des ganzen Postdienstes (mit einziger Ausnahme des Zeitungsstempels, welcher von der Steuerbehörde erhoben wird) stellte sich

Post:	1859.	1860.
für England auf	£ 2,665,710	£ 2,716,557
„ Irland „	„ 239,153	„ 250,443
„ Schottland „	„ 292,395	„ 300,662
Sa.	£ 3,197,258	£ 3,267,662
Geldanweisungs-Provision:		
für England auf	£ 99,274	£ 103,924
„ Irland „	„ 8177	„ 8516
„ Schottland „	„ 8966	„ 9254
Sa	£ 116,417	£ 121,693
im Ganzen	£ 3,313,675	£ 3,389,355

Nach vollständigem (erst später erfolgten) Ausgleich mit den Colonien betrug jedoch der ganze Postdienst des Jahres 1860 nur 3,382,900 £, wogegen der Ertrag des Zeitungsposststempels (141,810 £) denselben auf 3,524,710 £ steigert.

Die Ausgaben dagegen waren:	1859.	1860.
Gehalt und Pensionen	1,037,525	1,066,920
Bauten, Reparaturen	32,081	39,477
Postsendungen per Eisenbahn	446,000	488,000
Wagen, Karren, Wächter	168,507	470,951
Packetdienst (soweit er aus den Posteinnahmen bestritten wird)	5454	4576
Poststempel	25,940	31,438
Verschiedene Ausgaben, darunter: Fahrpostdienst in den Colonien, Ueberlandzug durch Egypten, Livrée für Briefträger und Wächter, die officiellen Sendungen	138,446	134,346
	Sa. 1,853,953	1,935,708
Davon ab schon verrechnete Aufzahlung für verbesserten Eisenbahndienst in Irland		17,700
Verbleiben		1,918,008
zu: für Packetdienst, welcher der Post zu Gute kommt		470,000
Inventur-Conto		34,223
bleibt Ueberschuss		£ 2,422,231.

Schifffahrt.

—r— **Die „Niederlegung" des Chiemsees.** München, im Juli. — Es scheint uns fast angedeutet, dass wir über die „Niederlegung" des Wasserspiegels des Chiemsees eine erläuternde Erklärung abzugeben hätten. Zur gänzlichen Trockenlegung des vorbeiführenden Eisenbahndammes, zur Entsumpfung und Landgewinnung wird nämlich die Wasserfläche des Sees durch Abzugscanäle und dergl. Entwässerungsarbeiten gegen das jetzige Niveau um 8 Fuss tiefer oder niederer gelegt, daher der technische Ausdruck „Niederlegung" einer Wasserfläche, eines Sees.

Juristisches.

Preussen. Ist die Anforderung an die Eisenbahnen zur Bildung eines Erneuerungsfonds gesetzlich begründet? Das Königl. Ober-Tribunal hat in einem am 15. Mai ergangenen Urtheilsspruche anerkannt, dass die Forderung des Handelsministers, die Bildung von Erneuerungsfonds bei den Eisenbahnen betreffend, gegen keine gesetzliche Bestimmung verstösst, vielmehr in allen Beziehungen berechtigt ist. Die Zurückweisung der betreffenden Nichtigkeitsbeschwerde ist durch folgende Erwägungen motivirt:

„Dass die in den Jahren 1857 und 1858 von dem Königl. Handels-Ministerium den Eisenbahn-Gesellschaften zur Pflicht gemachte Aufsammlung eines sogenannten Erneuerungsfonds aus den Betriebs-Einnahmen der Bahnen nach der richtigen und unangefochtenen Feststellung des Appellationsrichters den Zweck hat, die Mittel zu den durch Abnutzung nothwendig werdenden Erneuerungen des Oberbaues und der Betriebsmittel für den Fall des Bedürfnisses und im Interesse des ungehinderten Verkehrs der Bahnen bereit zu halten — dass sich hiernach die Anordnung und deren Durchführung, wie auch der Appellationsrichter ganz richtig annimmt, als eine ebensowohl im Interesse des Staats, des Publicums und der Gläubiger der Eisenbahn-Gesellschaften, als auch der Eisenbahn-Gesellschaften selbst und ihrer Actionäre getroffene Massregel darstellt, zu welcher die Staats-Regierung resp. das Königl. Handels-Ministerium nicht nur Kraft des ihm in dem Gesetze über die Eisenbahngesellschaften vom 3. Novbr. 1838 eingeräumten allgemeinen Oberaufsichtsrechts, sondern auch nach der speciellen Vorschrift im § 24 des Gesetzes ebenso berechtigt als verpflichtet war;

dass daher von einer Ungesetzlichkeit dieser Massregel oder von einer unbefugten Einmischung des Königl. Handels-Ministeriums in die finanzielle Verwaltung der Eisenbahnen und einer hierauf zu gründenden Entschädigungsverbindlichkeit des verklagten Fiscus, resp. seines Vertreters nicht die Rede sein kann;

dass insbesondere in jener Anordnung eine Verletzung des § 49 a. a. O. und des darin nur der Staatsgesetzgebung gemachten Vorbehalts so wenig als des Rechtsgrundsatzes zu finden ist, wonach Gesetze nur durch Gesetze aufgehoben oder abgeändert werden können — und dies um so weniger, als der in Rede stehende Erneuerungsfonds seinem Zwecke und Character nach — in der That nur für eine nothwendige und angemessene Erweiterung des schon im Gesetze — § 29 unter 2 — ausdrücklich vorgesehenen und gebotenen Reservefonds erachtet werden kann,

dass aber auch eben so wenig eine Entschädigungsberechtigung des Klägers aus dem Schlussatze des § 49 a. a. O. hergeleitet werden kann, da die angefochtene Anordnung weder für eine neue, im Gesetz nicht festgesetzte oder vorbehaltene Bestimmung, noch für eine solche zu erachten ist, durch welche — im Sinne jenes Schlusssatzes — eine Beschränkung der Einnahmen der Eisenbahn-Gesellschaften oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben und zwar aus Gründen herbeigeführt wird, die dem Interesse der Eisenbahn-Gesellschaften fremd sind."

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Pfälzische Maximiliansbahn.

(Neustadt-Weissenburg.)

Durch Beschluss der General-Versammlung der Pfälzischen Maximiliansbahn-Gesellschaft vom 19. December 1861, sowie durch die allerhöchste Concession Seiner Majestät des Königs von Bayern vom 28. Juni 1862 ist die Verwaltung dieser Gesellschaft ermächtigt worden, Behufs Erbauung einer Eisenbahn von Winden an den Rhein bei Maximiliansau und einer Ueberfahrtsanstalt für Eisenbahnwagen das Bau- und Einrichtungscapital der Maximiliansbahn-Gesellschaft um den Betrag von fl. 1,500,000 zu erhöhen und diesen Betrag in der Art aufzubringen, dass an die Actionäre auf je 3 ältere Actien eine neue Actie al pari abgegeben werde.

Diese neuen Actien, auf welche die $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie des Staates in gleicher Weise, wie für die ursprünglichen Actien durch Gesetz vom 10. November 1861 ausgedehnt worden ist, können in der Zeit vom 21. Juli bis Ende August d. J. mit halbjährigen Zinscoupons, beginnend per 1. Januar 1863, gegen Abstempelung der älteren Actien und gegen Erlegung von fl. 500 baar pro Actie nebst Zins vom 1. Juli bis zum Tage der Einzahlung à $4^1/_2$ % bei den Bankhäusern **M. A. von Rothschild & Söhne** in **Frankfurt a. M.**, **W. H. Ladenburg & Söhne** in **Mannheim**, sowie bei der **Directionscasse** in **Ludwigshafen** bezogen werden.

Zu diesem Behufe sind die älteren Actien (**No. 1—8800**) bei den obengenannten Bankhäusern oder der Directionscasse mit einem Anmeldungsverzeichnisse zu präsentiren, wo dieselben mit einem Stempel des Inhaltes: „Actien-Antheil für W.-Rh. Bahn empfangen 1862“ versehen werden.

Formulare der Anmeldungsverzeichnisse werden gratis abgegeben.

Nach Ablauf des obigen Termins wird die Verwaltung die von den Actionären nicht bezogenen neuen Actien für Rechnung der Gesellschaft verwerthen.

Ludwigshafen, den 15. Juli 1862. **Die Direction.**
gez: Jaeger.

Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.

In Gemässheit § 12 des Staats-Vertrages vom 26. September 1849 werden die Herren Actionäre zu der diesjährigen ordentlichen General-Versammlung auf

Freitag, den 8. August cr. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

nach **Crefeld** (in das Keusensche Local) hiermit ergebenst eingeladen.

Gegenstände der Tages-Ordnung bilden:

Geschäftsbericht pro 1861 und Neuwahl von Mitgliedern und Stellvertretern der Gesellschafts-Deputation.

Nach § 26 des Gesellschafts-Statutes haben die Actionäre, welche ein Stimmrecht ausüben wollen, ihre Actien wenigstens 8 Tage vor der General-Versammlung der Direction vorzuzeigen und solche entweder bei derselben zu deponiren, oder beim Eintritt in die Versammlung nochmals zu präsentiren.

Die Legitimation über anderweitige Deponirung der Actien muss durch ein nicht über 14 Tage altes Attest einer öffentlichen Behörde unter Angabe der Actien-Nummer geführt durch ein solches Attest auch eine etwaige Vollmacht beglaubigt, andernfalls bei Bevollmächtigungen die Actien des Mandanten selbst innerhalb obiger Frist vorgewiesen werden.

Der Besuch der General-Versammlung ist nur gegen Vorzeigung einer bei der Königlichen Direction zu Aachen zu extrahirenden Eintrittskarte gestattet.

Crefeld, den 1. Juli 1862. Der Vorsitzende
der Deputation der Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.
Leysner.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Das Rollgeschäft zu Bahnhof Obercassel

d. h. die Abfuhr a) der Passagiere, Gepäckstücke und Equipagen
b) der Frachtgüter

von Station Obercassel (linkes Rheinufer) nach Stadt Düsseldorf und den dortigen Anschluss-Bahnhöfen (Brutto-Einnahme von 4,280 resp. 11,109 Thlr. pro 1861) soll

zum 1. October 1862 getrennt oder **zusammen,**

im Submissionswege neu vergeben werden.

Die Bedingungen sind binnen wenigen Tagen auf Station Obercassel oder Central-Büreau Aachen einzusehen, auch gegen Copialien zu haben.

Schriftliche Offerten erbitten wir uns bis

Montag, den 4. August d. J. Vormittags 11 Uhr

unter ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen und Ausfüllung der offenen Preissätze im § 10 resp. § 14 derselben, sowie Beifügung von Attesten über Cautionsfähigkeit und Unbescholtenheit.

Höhere Preise, als die gegenwärtig zu zahlenden und in Obercassel zu erfragenden Sätze können nicht berücksichtigt werden.

Aachen, den 1. Juli 1862. **Königl. Direction.**

Königliche Ostbahn.

Vom **1. August cr.** ab werden im Gange unserer Schnellzüge auf der Bahnstrecke zwischen **Dirschau** und **Eydtkuhnen** einige Veränderungen eintreten, wonach Zug II in Königsberg künftig 25 Minuten früher eintreffen und von dort weiter gehen wird, während die bisherige Ankunfts- und Abfahrtzeit des Zuges I daselbst um 26 Minuten später stattfindet. Gleichzeitig wird auf einzelnen Theilen der erwähnten Bahnstrecke der Gang der Züge V und VI, sowie der Züge IX und X einige Abänderungen erleiden, welche sich bei den letzteren beiden Zügen auch bis auf die Bahnstrecke **Dirschau-Danzig** erstrecken.

Es wird hiernach Zug IX künftig 10 Minuten früher aus Danzig abgehen und Zug X daselbst 12 Minuten früher ankommen, wogegen die jetzigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten dieser Züge auf Station Gumbinnen unverändert beibehalten werden.

Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten und daselbst verkäuflichen Fahrpläne.

Bromberg, den 16. Juli 1862. **Königliche Direction.**

Königl. Saarbrücker Eisenbahn.

Zur Unterhaltung der Saarbrücker Eisenbahn und zur Vergrösserung der Bahnhöfe ist die Lieferung von

4 Millionen Pfd. Eisenbahn-Schienen

bei Rückgabe einer Parthie alter Schienen erforderlich und soll dieselbe im Wege der öffentlichen Submission an den Mindestfordernden übergeben werden.

Zur Eröffnung der versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenbahn-Schienen“ einzureichenden Offerten ist ein Termin auf

Mittwoch den 6. August cr. Vormittags $10^1/_2$ Uhr

in meinem Büreau auf hiesigem Bahnhofe angesetzt und können die speciellen Lieferungs-Bedingungen bis dahin jederzeit eingesehen, auch abschriftlich von dort bezogen werden.

Saarbrücken, den 16. Juli 1862.

Der Eisenbahn-Bau-Inspector.
Quassowski.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Hannoversche Staatseisenbahnen. März 1862.
Frequenz: 162,814 Pers. und 2,929,881 Ctr. Güter.
Einnahme: 423,636 Thlr., gegen März 1861 mehr: 26,689 Thlr.

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig

Zu No. 58 ist eine Beilage von J. J. Weber, „Schule des Eisenbahnwesens von Weber“ beigelegt worden.

N°. 60. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 26. Juli 1862.

Inhalt: Die Schweizerischen Eisenbahnen. II. Die Nordostbahn. — Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1859. — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Stettin-Swinemünde. Project einer directen Bahn von Danzig nach Warschau. Halle-Nordhausen-Cassel. Bergisch-Märkische Eisenbahn, Brückenbau-Project. Die Verkehrsanstalten vor den Hannoverschen Kammern. Concessionsurkunde für den Bau Rheinfälzischer Eisenbahnen. Württembergische Eisenbahnen. — b) Eisenbahn-Betrieb: Ernst August Laubenheimer, Baurath und Mitglied der Central-Direction der Main-Weser-Bahn. Preussiche Bahnen, Juni-Einnahmen. Prinz Wilhelm Eisenbahn, Jahres-Bericht. Kgl. Saarbrücker Eisenbahn, Jahresbericht. Bayerische Ostbahn, neuer Fahrplan. Anzeiger: I. Officieller Theil. **Kgl. Westfälische Eisenbahn,** veränderter Fahrplan. **Pfälz. Maximiliansbahn,** Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitals. **K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn,** Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. **Königl. Ostbahn,** Fahrplan-Aenderungen. **Aachen-Düsseldorf Eisenbahn,** General-Versammlung. **Königl. Saarbrücker Eisenbahn,** Submissionen. Fehlendo etc. Güter. Einnahmen. II. Privat-Anzeigen.

Die Schweizerischen Eisenbahnen.

II. Die Nordostbahn.

(Schluss aus Nro. 56.)

Touristisches und Beschreibung der Linien. Romanshorn-Winterthur. Die Linie hat einspurigen Bahnkörper mit 14′ Kronenbreite. Sie beginnt im Hafen von Romanshorn, wo sie sich in einer Länge von 3200 Fuss bogenförmig an demselben hinzieht und in unmittelbarer Verbindung mit den Ausladeplätzen und Zollbüreaux steht. Der Güterverkehr ist ausserordentlich gross. Die eidgenössischen Zolltabellen allein führen die Zollstation im Jahre 1860 mit Ctr. 682,281 Einfuhr und Ctr. 82,247 Ausfuhr auf; ferner mit Ctr. 54,584 Ausfuhrdurchgang und Ctr. 37,479 Einfahrdurchgang, was einen Gesammtverkehr von 856,591 Ctr. ausmacht, ungerechnet der nach Zugthierlasten noch verzollten Gegenstände. Die Einfuhr besteht grösstentheils in Getreide, überhaupt Cerealien, Wein, Süd- und Mitteldeutschen Fabrikaten, Eisen etc.; die Ausfuhr hauptsächlich in Schweizerischen Industrie-Erzeugnissen. Die Lage des Hafens gehört mit zu den schönsten Puncten des Bodensees in landschaftlichen und Gebirgsansichten. Empfehlenswerth für Reisende sind die in unmittelbarer Nähe des Hafens und Bahnhofes gelegenen Gasthöfe Römerhorn und Boden, beide gut und billig. Die Züge stehen in Verbindung mit den Dampfschiffcoursen von allen Seeplätzen und gehen in der Regel nach einem kurzen Aufenthalte weiter. Die Zollabfertigung ist in der Schweiz leicht abgemacht; der Reisende mit einfachem Gepäck wird kaum angehalten. In der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee steht eine grosse Erleichterung für das reisende Publicum in Aussicht: die Reduction der Fahrpreise um 12 %, die sich in der nächsten Zeit verwirklichen soll.

Die Linie zieht sich durch das obstreiche Thurthal auf meist günstigem Terrain. Nur unterhalb Frauenfeld betritt sie bei einer Steigung von 12 ‰ mehrere Dämme, worunter der des Islikonerthales 3270′ lang und 40′ hoch; ferner bedeutende Einschnitte von 1700′ Länge und 40′ Tiefe, bei der „Ruchegg" einen solchen von 2300′ Länge und 45′ Tiefe, worauf bei einem Gefäll von 12 ‰ ein Damm folgt von 4000′ Länge und 20′ Höhe, dessen Verminderung die Bahn in immerwährendem Gefäll in den Bahnhof Winterthur leitet. Die Linie hat eine Länge von $56_{,337}$. Kil.

Die Summe des auf dieser Strecke angekauften Landes beträgt $425_{,12}$ Juchart, der bewegten Erdmassen 422,045, der verwendeten Bettung 41,668 Schachtruthen (zu 100 Kubikfuss). Gerade Linien zählt die Strecke 23, von zusammen 156,274,5′ Länge, und im Ganzen 23 Kurven von 31,495,9′ Länge. Die horizontalen Linien mit 22 messen $53,524_{,8}$′; die in Steigung befindlichen in der Hauptrichtung 63,494′ und die in der entgegengesetzten Richtung mit 19:70,751 Fuss. Der kleinste Radius beträgt 1000′. Die Bahn steigt im Ganzen bis Winterthur 479′ und fällt dagegen 345′. Die Schwellen sind von Eichenholz, 8′ lang, 5 Zoll dick, die Stossschwellen 10″, die Zwischenschwellen 8″ breit. Auf jede Schiene von 18′ Länge sind 6 Zwischenschwellen und 1 Stossschwelle angebracht. Die Schienen sind 18 englische Fuss lang und 4 englische Zoll hoch und breit und wiegen durchschnittlich je 366 Schweizerpfund (1 Schweizerpfund = 500 Grammen). Ein Schienenstück von 1 Schweizerfuss Länge (Meter $0_{,3}$) wiegt demnach $20_{,03}$ Pfd. Brücken über 10′ lang zählt die Strecke 33 mit 2,227′ Länge, darunter die bedeutendste über den Thurfluss. Diese ist nach Howe's System ausgeführt, mit 4 Jochen, auf 2 Land- und 3 Mittelpfeilern von Stein, von je 120′ und 160′ Spannweite, 600′ lang mit 18′ hohem hölzernen bedeckten Ueberbau, 15′ über dem mittleren Wasserstande. Der viel Geschiebe mitführende Thurfluss, dessen Grund auf 80′ Tiefe eine noch nicht ergründete Kiesanschwemmung zeigte, machte eine Pfahlrost-Gründung von 30—40′ langen Grundpfählen nothwendig.

Winterthur ist der Knotenpunkt von vier verkehrsreichen Linien: Romanshorn, St. Gallen (Union Suisse), Schaffhausen und Zürich. Lebhafter Personenverkehr. Die Stadt selbst ist ein Handelsplatz mit reger Industrie. In den ausgedehnten Bahnhofräumlichkeiten befindet sich eine grosse Einsteigehalle nach einem neuen System: aus Zinkcomposition, von Gebrüder Benkgisser in Pforzheim gebaut. Ihre Schönheit erregt die Aufmerksamkeit aller Besucher. Elegante comfortable Wartesäle mit guter Restauration. Die Züge von St. Gallen und Schaffhausen haben hier Wagenwechsel; die Kreuzungszeit beträgt bei den Schnellzügen 5, bei den anderen 10—15 Minuten.

Für Reisende aus Deutschland, die den Rheinfall besuchen wollen, zweigen wir hier ab und betreten die Linie Winterthur-Schaffhausen. Die Bahn zieht sich von Winterthur nordöstlich in ein hübsches ausgedehntes waldumsäumtes Thal, immer wechselnd in Steigung und Gefäll und Einschnitten und Dämmen, letztere von 2000′ Länge und 20′ Höhe, bis zur Station Andelfingen. Hier wendet sie sich mit 10 ‰ Gefäll zwischen Einschnitten von fast 4000′ Länge und einer Tiefe von über 80′ auf die Brücke zum Uebergang über die Thur. Die Brücke ist 460′ lang, 107′

über dem mittleren Wasserstande der Thur, besteht aus 2 steinernen Land- und 3 steinernen Mittelpfeilern und 4 eisernen Jochen nach dem Townschen System, auf je 110′ Spannweite, 94′ für die beiden Seitenöffnungen. Vor und unterhalb Andelfingen geniesst man den Anblick der grossen Alpenkette vom Tödi an bis zu den Spitzen des Berner Oberlandes. Von Andelfingen aus in grosser Curve dem steilen Abhange des Thurthales folgend, zieht sie sich auf einem grossen Plateau zwischen der Thur und dem Rhein, immer wellenförmig auf kurzen Strecken steigend und fallend im Maxim.: von 10 $^0/_{00}$ durch grosse und lange Einschnitte und auf bedeutenden Dämmen weiter bis zur Station Dachsen. Besucher des Rheinfalls steigen hier aus, finden im Stationsgebäude (Hôtel Witzig) vortreffliche Restauration, ebenso Wagen, die sie zum Schloss Laufen (10 M.) bringen. Von diesem, auf einem Felsen gelegenen Hôtel am Rheinfall, ist die Besichtigung desselben am schönsten. Man steigt auf baumbeschattetem Wege am Felsen hinunter, und steht auf einer Terrasse unmittelbar am mächtigen Wassersturz und blickt hinein in das wildschäumende donnernde Fluthenspiel. Der Fall bildet ein schauerlich schönes Schauspiel. Die Rheinbreite misst 300′, der Fall selber stürzt 75′ Fuss hinab, zischend und weiss aufwühlend, in die Tiefe. Morgens 8 Uhr und Nachmittags 3 Uhr zeigen sich schöne schwebende Regenbogenbilder. Genussreicher jedoch ist eine Kahnüberfahrt unterhalb des Falls zum Inselschlösschen Wörth — Angesichts des Rheinfalls das gemüthlichste Plätzchen zum Träumen und Zechen. Grossartigen Anblick und zugleich mit landschaftlicher Staffage gewähren die beiden jenseits auf der Höhe gelegenen Hôtels Schweizerhof (ehemals Hôtel Weber) und Bellevue. Von Schaffhausen aus führen Omnibus, von unserm Punkte aus ein schattiger Weg dorthin. Seit letztem Sommer hat die Direction der Nordostbahn mit grossen Kosten sieben Apparate zur Beleuchtung des Rheinfalles mit elektrischem Licht hergestellt mit grossartiger Wirkung. Unter den verschiedenen Farbenwechselungen erwähnen wir beispielsweise die grüne Beleuchtung, die auf dem zischenden weissen Grunde der stürzenden Masse ein ideales Bild des schönsten Gletschers giebt. Ein Extrazug geht — in der Regel — nach der Beleuchtung zurück nach Winterthur und Zürich.

Verfolgen wir die Linie weiter. Von Dachsen zieht sie sich in einem Gefälle von 7 $^0/_{00}$ am steilen und hohen Borde des Rheines hin in kühner Anlage, durchläuft einen Tunnel von 220′ Länge (Felsensprengung unter dem Schlosse Laufen) und betritt die Rheinfallbrücke, an den Tunnel angelehnt, oberhalb des Rheinfalls. Sie ist 600′ Fuss lang, hat 9 Bogen von 40—60′ gewölbten Oeffnungen und ist aus Stein ausgeführt. Von der Brücke selbst ist der Fall nicht sichtbar, nur die obersten stürzenden Wellen. Dagegen bietet die Linie kurz vor dem Tunnel im raschen Fluge einen Blick auf den Rheinfall. In einer Länge von 3 Kil. von der Rheinfallbrücke ab und einer Steigung von 6 $^0/_{00}$ mündet die Bahn einstweilen in Schaffhausen im spätern Anschlusse an die im Bau begriffene Linie der Badischen Staatsbahn von Waldshut über Schaffhausen nach Konstanz.

Die Terrainverhältnisse der Strecke sind durchaus ungünstig; die Anlage der Linie hatte mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Länge derselben beträgt 30,$_1$ Kil., die grösste vorkommende Steigung 10 $^0/_{00}$. Die Summe des angekauften Landes 200,$_{55}$ Juchart, der bewegten Erdmassen 261,853 und der verwendeten Bettung 19,494 Schachtruthen. Gerade Linien zählt die Strecke 19, von zusammen 52,870,$_8$′, und 50 Curven von zusammen 47,736′. Die horizontalen Linien mit 19 messen 18,910′, die in Steigung befindlichen 17 in der Hauptrichtung 36,146′, mit 26 in der entgegengesetzten Richtung 45,550′. Der kleinste Radius beträgt 950 Fuss, unmittelbar am Tunnel. Anzahl der Neigungswechsel: 60. Die Steigung beträgt in der Hauptrichtung 230,$_{18}$′, in der entgegengesetzten 347,$_{151}$′. Brücken über 10′ Länge zählt die Strecke 12 mit 1530′ Länge; 1 Tunnel mit 220′ Länge.*

* Die Beschreibung der interessanten schweizer. Tunnels, ihre Bruchweise, Beschaffenheit der Körper, Kosten etc. geben wir später ausführlich in einem besondern Bericht, sobald wir im Besitze der betreffenden Materialien sind.

Winterthur-Zürich. Auch hier ist das Terrain schwierig. Die Bahnstrecke technisch interessant. Die Bahn verlässt in gerader Linie den Bahnhof Winterthur, tritt in das waldige hübsche Tössthal ein, überschreitet unterhalb der Tössbrücke einen 6000′ langen, 16′ hohen Damm, windet sich um einen Einschnitt von 500′ Länge und 80′ Tiefe und beginnt eine Steigung von 12 $^0/_{00}$ auf 6 Kil. bis zur Station Effretikon, grösstentheils auf bedeutenden Bahndämmen am Ufer des Kemptflusses, welcher auf drei Brücken von je 24′ Lichtweite und einem Viaducte von 40′ Höhe überschritten wird. Wilde Umgebung. Die Bahn führt auf einen Damm von 1400′ Länge, 40′ Höhe und einen Einschnitt von 2000′ Länge, 25′ Tiefe, kurz vor Effretikon. Hier erreicht die Linie die höchste Steigung (höchster Punkt der Nordostbahn-Linien mit 1708′ über dem Meere), fällt von da ab mit 12 $^0/_{00}$ bis Wallisellen, 8 Kil., geht durch bedeutende Einschnitte 4100′ lang hin, betritt am Waldesende einen grossen Einschnitt von 2000′ Länge, 42′ Tiefe, sodann im freien Felde einen Damm von 2500′ Länge, 27′ durchschn. Höhe, kurz darauf einen zweiten von 2800′ Länge, 37′ Höhe, und weiter durch mehre Einschnitte von 35—40′ Tiefe bis Wallisellen. Hier zweigt die Linie der Union suisse ab nach Rapperswyl, Glarus, Wallensee, Chur, deren Züge vertragsgemäss auf der Linie der Nordostbahn bis Zürich gehen. Unterhalb Wallisellen beginnt die Steigung wieder mit 12 $^0/_{00}$, überschreitet die Linie einen Damm von 3800′ Länge, 33′ durchschn. Höhe, und steigt bis zum 80′ hohen Einschnitte vor dem Tunnel. Hier fällt die Bahn 12 $^0/_{00}$ (auf 4 Kil.), betritt den 3200′ langen ausgemauerten Tunnel, verlässt denselben in einem Einschnitte von 80′ Höhe, 400′ lang, und gelangt auf die schöne Limmatbrücke. Diese hat 168′ Lichtweite, ist von steinernem Unterbau und unterscheidet sich von den sonst üblichen Constructionen dieser Art Brücken dadurch, dass die Fahrbahn nicht zwischen den Traggittern hindurchgeht, sondern über dieselben hinweg, wodurch es möglich wurde, eine gleichmässig feste Querverbindung derselben auf ihre ganze Höhe anzubringen. An diese Brücke schliesst sich ein Viaduct an von 60′ Höhe mit 5 Oeffnungen von je 24′ Weite, ebenfalls mit Steinpfeilern. Nun zieht sich die Bahn bei immerwährendem Gefäll von 12 $^0/_{00}$ in grossen Bogen auf einem 4000′ langen Damm mit 60′ grösster Höhe hinunter in den Bahnhof Zürich.

Höchst überraschend und einzig in seiner Art ist der Austritt aus dem Tunnel. Mit einem Schlage, den man hier am bezeichnendsten einen Zauberschlag nennen kann, erschliesst sich dem Auge eine reizende und ausgedehnte Landschaft. In der Tiefe das Thal, die langgestreckte Albiskette mit dem schimmernden höchsten Punkte: Uetliberg; im Vorblick die Stadt Zürich, deren Häuser sich terrassenförmig am sanftansteigenden Zürichberge (links) bis zum Waldessaume dicht und schimmernd gruppiren — und im Hintergrunde, als Abschluss des reizenden, endlos mit Villen und Dörfern auf schimmerndem Grunde eingerahmten Zürichersees erhebt sich grossartig der Alpenkranz, dessen Firnhäupter hereinleuchten in die blühende entzückend-schöne Landschaft. Die Linie von Winterthur hierher ist zweispurig und hat eine Länge von 26,$_1$ Kil. Die grösste vorkommende Steigung beträgt 12 $^0/_{00}$; die Summe des angekauften Landes 300 Juchart, der bewegten Erdmassen 529,710, der verwendeten Bettung 22,808 Schachtruthen. Gerade Linien zählt die Strecke 15 mit 59,144,$_5$′, und 14 Curven mit 27,922,$_3$′. Die horizontalen Linien mit 10 messen 16,572,$_2$′, die in Steigung befindlichen 6 in der Hauptrichtung 30,731,$_9$′, in der entgegengesetzten ebenfalls mit 6: 39,762,$_7$′. Der kleinste Radius beträgt 2000′. Anzahl der Neigungswechsel 21. Die Steigung überwindet in der Hauptrichtung 303′, in der entgegengesetzten 407,$_{15}$′. Brücken über 10′ zählt die Strecke 21 mit 2457′ Länge. Der einzige Tunnel (kurz vor Zürich) ist gänzlich ausgemauert; der Bruchkörper bestand theils aus Felsen, zum grössten Theile jedoch aus sehr hartem Thon. Die aus dem Tunnel bewegte Erdmasse ergiebt rund 120,000 Schachtruthen, grösstentheils zum Dammbau unter dem Viaduct verwendet. Die Kosten für den laufenden Fuss betragen Fr. 496. 40 Cts. Gesammtkosten des zweispurigen Tunnels von 3200 Fuss: Fr. 1,585,206. 83 Cts.

Zürich-Aarau. Vom ausgedehnten, gegenwärtig noch in der Erweiterung begriffenen Bahnhof Zürich zieht sich die Linie dem Limmatflusse nach auf meist günstigem Terrain hin bis kurz vor Baden, wo sie nebst grossen und bedeutenden Einschnitten und Dämmen einen Tunnel von 290 Fuss Länge passirt (Felsensprengung). Mit 10‰ Gefäll auf 4 Kil. leitet sie sich auf ein äusserst schwieriges Terrain von grossen Einschnitten bis zu 60 Fuss Tiefe und Auffüllungen bis zu 40 Fuss Höhe, theilweise auch untermauert. In Turgi zweigt die Linie nach Waldshut zum Anschlusse an die Badische Staatsbahn ab. Unterhalb Turgi überschreitet die Linie den Reussfluss auf einer steinernen Brücke von 3 Bogen zu 75 Fuss, mit 34 Fuss Höhe, wendet sich auf einen Damm von 3000 Fuss Länge, 23 Fuss mittlerer Höhe, vor Schinznach (besuchter Badeort) auf einen solchen von 500 Fuss Länge, 60 Fuss Höhe, betritt vor Wildegg einen Damm von 5000 Fuss Länge, 13 Fuss mittlerer Höhe, und bald darauf einen solchen von 3000 Fuss Länge, 22 Fuss mittlerer Höhe, überschreitet die Suhr bei einer Dammung von 800 Fuss Länge, 30 Fuss Höhe und einer Brücke von 75 Fuss Lichtweite, und betritt den Bahnhof Aarau. Hier schliesst die Centralbahn an, jedoch nur mit Personalwechsel. Die Wagen gehen bis Olten, die Schnellzüge der Nordostbahn bis Basel, ohne Wagenwechsel in Olten, desgleichen jene der Centralbahn bis Zürich.

Die Linie Zürich-Aarau ist 49,888 Kil. lang und zweispurig. Die Summe des angekauften Landes beträgt 520,26 Jucharten, der bewegten Erdmassen 545,641 Schachtruthen, der verwendeten Bettung 35,804 Schachtruthen. Brücken über 10′ Lichtweite zählt die Strecke 18, mit 1800′ Länge; horizontale Strecken 20, mit 50,456,4 Fuss; gerade Linien 36, mit 122,000,5′ und 46 Curven mit 44,295,2′. Der kleinste Radius ist 800′, der kürzeste Bogen 245′ mit 900′ Radius am Tunnel vor Baden. Die Linie zählt eine grosse Anzahl kurzer Bogen mit niedrigen Radien. Die Anzahl der Steigungen beträgt in der Hauptrichtung 13 mit 38,528,2′, ganze Erhebung 222,51′; in der entgegengesetzten 20 mit 77,291,1′, ganze Erhebung 302,36′. Neigungswechsel zählt die Linie 51; die grösste Steigung beträgt 12 ‰.

Turgi-Waldshut. Die Linie zieht sich vom Bahnhofe Turgi ab auf die Limmatbrücke — 3 Steinpfeiler à 80 Fuss, 36′ über dem Wasser — dann auf einen Damm von 3000′ Länge, 23′ mittlerer Höhe, passirt mehre Einschnitte und Dämme bei einem Gefäll von 10 ‰, überschreitet auf einer Brücke von 42′ Höhe den Surbfluss, wendet sich auf Dämme von 800′ Länge, 25′ mittlerer Höhe zunächst der Brücke, dann auf einen folgenden von 3000′ Länge, 20′ mittl. Höhe, und kurz vor dem Tunnel bei Coblenz auf einen solchen von 3200′ Länge, 17′ mittl. Höhe. Nach diesem betritt die Bahn eine Steigung von 12 ‰ zwischen grossen und langen Einschnitten, durchschreitet einen Tunnel von 600′ Länge (Felsensprengung), betritt sofort nach demselben einen Damm von 700′ Länge, 40′ mittl. Höhe, an welchen sich die Rheinbrücke anlehnt. Diese ist ein prächtiger Steinbau, 400′ lang, mit 6 Bogen à 25′ Lichtweite. Mit einer Steigung von 12 ‰ auf 1 Kil. betritt die Linie den Bahnhof Waldshut zum Anschlusse an die Badische Staatsbahn.

Die Linie von Turgi bis Mitte-Rhein, bis wohin der Besitz der Nordostbahn reicht, misst 15,276 Kil. Sie ist zweispurig. Die Badische Strecke von hier bis Waldshut misst 1,739 Kil. Die Summe des angekauften Landes auf der Nordostbahn-Strecke beträgt 114,43 Jucharten, der bewegten Erdmassen 206,345 Schachtruthen, der verwendeten Bettung 7651 Schachtruthen. Brücken über 10 Fuss Lichtweite zählt die Strecke 2, mit 514′ Länge, und 1 Tunnel mit 600′ Länge. Horizontale Strecken zählt die Linie 7, mit 17,654,6′; Steigungen in der Hauptrichtung 4, mit 11,072,0′, ganze Erhebung 99,88′, in der entgegengesetzten 5, mit 22,192,0′, ganze Erhebung 146,0′. Anzahl der Neigungswechsel 15. Die Länge der geraden Bahnstrecken mit 14 beträgt 31,430,6′ und die Curven mit 14 zählen 19,488,0′. Zwischen den Stationen Döttingen und Coblenz befindet sich der niederste Punkt des Nordostbahnsystems mit 1064′ über dem Meere. Die Badische Strecke von Mitte-Rhein bis Waldshut beträgt 1,739 Kil., die Steigung 12‰ auf 3520,0′, die ganze Erhebung bis in den Bahnhof 42,18′.

Die sämmtlichen Linien der Nordostbahn zählen 177,803 Kil., worunter 91,284 Kil. zweispurig sind. Das angekaufte Land ergiebt Total 1560,68 Jucharten, die bewegten Erdmassen 1,965,594 Schachtruthen, die verwendeten Bettungen 127,425 Schachtruthen. Brücken über 10′ Lichtweite ergiebt die Zahl 86 mit 8598′ Länge. Horizontale Strecken sind 78 mit 157,138,8′, Steigungen in den Hauptrichtungen 54 mit 179,972,1′, in den entgegengesetzten 76 mit 255,547,4′. Maximum der Steigung 12‰. Die Anzahl der Neigungswechsel zählt 201, per Stunde 5,43. Die Längen der geraden Bahnstrecken mit 137 betragen 421,720,9′, und jene der gekrümmten Strecken mit 148 zählen 170,937,4 Fuss.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1859.

Es liegt uns die von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gegen Ende v. J. herausgegebene Statistik der Deutschen Bahnen über das Betriebsjahr 1859 vor.

Mit der wachsenden Bedeutung der Eisenbahnen nach Innen und Aussen wächst das volkswirthschaftliche und patriotische Interesse an dem Stande und Betriebe der grossen Transportanstalten, welche die anfangs in dem Masse kaum geahnte Bestimmung haben, den Entwickelungsgang der Völker zu beeinflussen und zu beschleunigen, welche, indem sie direct das innere Wirthschaftsleben der Nationen immer mehr und mehr bestimmen und beherrschen, indirect bereits auf die äussere Geschichte der Staaten einzuwirken begonnen haben und dies später sicher in noch weit höherem Grade thun werden.

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nimmt gegenwärtig auch dem Auslande gegenüber schon eine achtunggebietende Stellung ein und haben seine organisatorischen Bestimmungen über die verschiedensten Dienst- und Betriebszweige, wie dieselben auf den Versammlungen zu Berlin und Wien festgestellt worden sind, noch unlängst in der Englischen Presse (— so in den officiellen „Reports of the proceedings of the departement relating to railways“ —) die anerkennendste Würdigung und wärmste Empfehlung zur Nachahmung für England und Nordamerica erfahren.

Wir werden aus dem überaus reichen Material einen möglichst gedrängten Auszug geben und hierbei in Berücksichtigung des schon mehr zurückliegenden Betriebsjahres vorwiegend das herausheben, was uns als das Wichtigste und gleichzeitig Interessanteste erscheint, nämlich die Verhältnisszahlen nach Zeit, Raum, Gewicht und Werth im innern Betriebe, Momente also, welche sich als Factoren zu vergleichenden Berechnungen verwenden lassen und nach dem „Warum“ der Verschiedenheiten zu suchen nöthigen.

Unser Referat dürfte am besten in ein statistisches und ein volkswirthschaftliches zerfallen. Um aber, da die Eisenbahnstatistik bisher immer nur in die Hände Weniger gelangen konnte, wir uns aber in der Zeitung natürlich ganz summarisch zu halten haben, doch einigermassen die Reichhaltigkeit des Inhalts der Vereinsstatistik anzudeuten, möge hier wenigstens eine kurze Uebersicht der Hauptrubriken des Werkes folgen.

Abschnitt A. behandelt die Verwaltungs-Behörden, die Richtung, Länge, Betriebseröffnung und Verkehrsverbindungen der Eisenbahnen;

Abschnitt B. enthält die Bahnbeschreibung (was Bahnkörper, bauliche Beschaffenheit desselben, Kunstbauten etc., Oberbau, Construction desselben, Neigungsverhältnisse, grade Strecken und Curven und Telegraphen anlangt) und sodann das Anlagecapital;

Abschnitt C. führt die Transportmittel nach Bestand und Anschaffungskosten auf;

Abschnitt D. die Betriebsresultate, Leistungen der Transportmittel, der Locomotiven (Nutzmeilen, Brennstoffe etc.), der Wagen (Achsmeilen, Wagenmiethe etc.), ferner den Personen- und Güterverkehr nach Zahl und Masse, Durchschnitt und Ertrag, sowie die Finanzergebnisse, mit Ausführungen über die Verwendung des Ueberschusses zu Eisenbahnsteuer, Zinsen, Dividenden, Reserve- und Erneuerungsfond;

Abschnitt E. die aussergewöhnlichen Ereignisse und zwar Unfälle, Achsbrüche, Schienenbrüche und Verkehrsstörungen;

Abschnitt F. behandelt die Feuerversicherung der Eisenbahn-Objecte, die Verluste durch Brandschaden seit Eröffnung der Bahn auf Bahnhöfen und während der Fahrt, woran sich allgemeine Nachrichten anschliessen;

Abschnitt G. enthält eine Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigt gewesenen Arbeiter bei der Bahn-, Transport- und allgemeinen Verwaltung sowie in den sonstigen Verwaltungszweigen, nebst Ausweisen über den Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Casse.

Zum Schluss folgen noch statistische Berichte, enthaltend weitere Nachrichten über die Verhältnisse und Einrichtungen der einzelnen Deutschen Eisenbahnen, und Erläuterungen zu den Tabellen.

Wir geben nun auf folgender Seite die wichtigsten Verhältnisszahlen, eine vergleichende Statistik, welche zu den mannichfachsten Fragen anregen dürfte.

*

	Das Anlage-Kapital beträgt pro Meile Bahnlänge	Auf eine Achse der Personenwagen kommen durchschnittlich	Gesammtladungs-Fähigkeit der Güter-, Gepäck-, Vieh- etc. Wagen	Brennmaterial-Verbrauch der Locomotiven (einschl. der Reserve-Maschinen) pro Nutzmeile:					Verbrauch an Brennmaterial (Torf, Coaks, Kohlen etc.) pro Achsmeile	Durchschnittlich haben durchfahren: jede Person in der I. / II. Klasse		jede Person in der III. / IV. Klasse		jede Person (ohne Unterschied der Klasse) incl. des Militärs	jeder Zoll-Centner a.	b.	c.	d.
				Holz	Coaks	Braunkohlen	Steinkohlen	Torf							Eilgut	Postgut	Frachtgut der Normal-Klasse	Frachtgut der ermässigten Klasse
	Thlr.	Plätze.	Z.-Ctr.	Cub.-F.	Zoll-Pfd.	Zoll-Pfd.	Zoll-Pfd.	Cub.-F.	Z.-Pfd.	Meilen.		Meilen.		Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.	Meilen.
I. Staatsbahnen.																		
Badische	526213	16,01	144000	9,48	—	—	118,75	—	2,957	9,32	6,18	3,16	—	4,06	11,75	19,43	10,71	—
Bayerische: Ludwigs-Südnordbahn	440714	12,37	380380	0,61	—	—	—	—	—	17,53	9,48	4,68	—	7,19	—	—	—	—
Bayerische: Ludwigs-Westbahn	504042																	
Bayerische: Maximilians-Bahn	401480																	
Bayerische: 3 gepachtete Zweigbahnen	211255																	
Braunschweigische	315423	17,37	78920	0,46	99,21	—	84,79	—	4,907	9,15	5,86	3,96	—	4,41	8,79	—	9,85	6,57
Hannoversche	407690	14,32	470600	0,52	99,18	—	60,97	4,42 tl.	4,542	—	—	—	—	6,54	—	—	—	—
Main-Neckar	594777	14,84	19320	0,21	121,06	—	124,82	—	3,760	—	—	—	—	4,16	—	—	—	—
Main-Weser	521206	15,76	68845	0,24	15,25	—	129,71	—	3,582	15,97	11,76	5,08	—	6,68	20,22	—	21,89	13,32
Preuss. Niederschles.-Märk.	545358	17,44	260063	0,49	19,57	—	171,15	—	3,660	21,06	15,58	8,05	7,45	9,48	19,20	17,20	26,26	21,45
„ Ostbahn	335016	18,08	226744	0,26	106,12	—	186,47	24,39	3,226	36,52	14,62	9,36	6,43	10,02	38,29	26,25	32,42	16,59
„ Saarbrücker	650287	22,06	114060	0,14	94,49	—	232,03	—	5,211	3,20	1,83	1,26	0,80	1,25	2,61	1,36	2,80	1,59
„ Saarbrücken-Trier	474191									2,82	2,19	1,87	1,95	1,96	3,46	3,43	3,59	3,08
„ Westfälische	461103	19,31	75865	0,35	122,99	—	88,58	—	5,920	6,97	6,44	4,65	4,45	4,69	11,80	7,04	9,64	8,28
Sächsisch östl. und westliche: a. Sächs.-Böhmische	777020	15,33	72640	0,18	26,25	39,43	117,28	—	3,990	5,10	3,91	2,69	—	3,01	8,36	—	8,68	2,27
Sächsisch östl. und westliche: b. Sächs.-Schlesische	520181			0,10	30,02	—	152,24	—	4,650	10,91	6,50	4,28	—	4,82	10,09	—	10,40	8,76
Sächsisch östl. und westliche: a. Niedererzgebirgische	705544	14,50	297040	0,05	0,04	—	192,56	—	4,753	8,53	4,54	3,28	—	3,49	5,60	—	6,77	5,87
Sächsisch östl. und westliche: b. Obererzgebirgische	454736			0,06	—	—	179,65	—	4,957	4,06	2,90	2,46	—	2,57	3,55	—	3,88	1,85
Sächsisch östl. und westliche: c. Sächs.-Bayerische	652489			0,06	0,05	—	201,88	—	3,980	6,33	5,89	3,89	—	4,30	11,79	—	13,33	9,66
Württembergische	476721	15,24	103560	13,60	103,20	—	125,40	13,0	—	—	—	—	—	3,35	4,80	—	9,50	13,90
II. Privatbahnen.																		
a) unter Staatsverwaltung.																		
Aachen-Düsseldorfer	643330	19,25	115170	0,07	13,52	—	189,22	—	5,978	7,10	3,40	2,60	2,50	2,70	5,56	3,67	5,49	6,49
Ruhrort-Crefelder	594960									3,20	2,0	1,80	2,0	1,90	3,36	2,48	4,34	4,05
Köln-Crefelder	293960	19,63	13870	0,06	8,65	—	137,26	—	5,516	4,70	3,80	3,30	2,50	2,90	4,94	3,79	4,64	3,64
Bergisch-Märkische: a. Düsseld.-Dortmund	876090	18,31	152835	0,15	34,79	—	141,28	—	4,698	3,30	2,89	2,31	2,27	2,38	5,14	3,33	5,43	4,03
Bergisch-Märkische: b. Dortmund-Soest	388664									4,97	3,99	3,12	3,37	3,41	4,67	5,82	5,03	3,04
Bergisch-Märkische: c. Ruhr-Sieg	—									2,10	2,11	1,93	—	2,03	2,59	2,69	2,64	2,67
Prinz Wilhelm-Eisenbahn	476351	21,33	47320	0,16	109,08	—	194,86	—	7,924	1,71	1,82	1,62	—	1,71	2,54	2,48	2,70	2,82
Cöthen-Bernburger	236364	14,43	4000	0,31	17,77	183,23	139,02	—	4,620	2,60	2,70	2,70	—	2,67	2,75	2,75	2,86	2,86
Oberschlesische	517470	16,80	321110	0,20	28,64	2,73	165,80	—	3,837	13,96	8,65	6,10	3,62	6,71	14,42	12,66	17,43	15,77
Breslau-Posen-Glogauer	427755	18,07	80352							9,13	8,52	6,40	4,83	7,27	12,17	9,39	13,86	14,09
Stargard-Posener	286281	18,0	39327	0,42	28,89	—	159,98	—	4,744	8,44	7,91	6,44	2,36	6,77	10,50	8,16	12,90	14,50
Rhein-Nahe	—	20,18	8400	0,27	—	—	134,29	—	7,951	2,09	2,05	1,76	—	1,83	2,25	2,20	2,20	1,10
Wilhelms-Bahn	372020	14,30	107900	0,35	72,13	—	119,47	—	5,155	5,34	4,27	3,32	—	3,65	6,02	5,95	5,93	6,05
b) in Privatverwaltung.																		
Aachen-Mastrichter	638912	17,14	44910	0,13	180,83	—	—	—	6,628	3,26	2,75	2,34	—	2,59	3,14	4,50	3,12	4,05
Alberts-Bahn	458358	15,56	69400	0,18	39,67	—	59,89	—	5,193	0,01	0,13	0,60	—	1,38	0,001	0,002	0,005	0,024
Holsteinische: Altona-Kieler	262250	17,41	38868	0,28	92,12	—	29,33	—	3,582	10,54	8,72	5,31	—	5,65	9,59	—	10,80	9,49
Holsteinische: Rendsb.-Neumünster	120993									4,04	2,95	2,45	—	2,50	3,0	—	3,29	2,69
Holsteinische: Glückst.-Elmshorner	201070									—	—	—	—	2,06	—	—	—	—
Aussig-Teplitzer	—	12,23	56000	—	—	—	—	—	—	6,0	5,05	4,07	—	4,32	12,10	—	13,21	11,07
Bayerische Ostbahnen	—	18,40	100000	0,18	—	—	160,0	16,80	20,955 [2]	13,67	8,97	5,48	—	6,29	18,51	18,20	22,81	14,25
Berlin-Anhaltische	275437	16,08	122499	0,36	113,08	6,55	50,52	—	4,426	15,42	12,14	7,78	—	8,96	14,31	11,53	15,98	10,73
Berlin-Hamburger	370074	16,97	117745	0,32	137,82	—	—	—	3,259	—	—	—	—	2,09	—	—	—	—
Hamburg-Bergedorfer	1102655									7,32	7,84	5,61	—	6,60	11,17	11,93	15,51	15,56
Berlin-Potsdam-Magdeburg	657766	15,32	75070	0,20	112,13	—	23,13	—	3,466	12,96	11,30	9,30	—	9,89	15,04	12,40	13,33	12,76
Berlin-Stettiner (ohne Zweigbahn)	327504	15,68	37960	0,35	138,16	—	161,33	—	2,533	7,09	6,51	4,72	—	5,38	7,68	7,80	7,82	6,78
Breslau-Schweidnitz-Freibg.	363216	15,75	97585	0,38	213,44	—	—	—	7,131	2,66	2,70	2,68	—	2,68	—	—	2,69	—
Brünn-Rossitzer	612009	15,71	16486	1,64	—	—	310,94	—	6,155	2,37	2,06	1,96	—	1,99	—	—	—	—
Buschtêhrader Locomotivb.	414286	13,0	14620	0,33	—	—	435,90	—	8,615	—	—	—	—	3,16	—	—	—	—
„ Pferdebahn	37037	3,0	15340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,28	—	—	—	—
Frankfurt-Hanauer	675953	17,24	3200	0,35	126,22	—	56,38	—	5,968	—	—	—	—	12,40	19,0	—	17,99	13,69
Galizische Carl-Ludw.-Bahn	521508	16,78	176370	7,19	5,30	—	296,77	—	5,418	11,05	9,44	8,15	—	3,22	6,83	—	7,82	7,81
Hessische Ludwigs-Eisenb.	381801	17,39	52950	0,46	11,44	—	89,36	—	3,415	4,94	3,53	2,88	—	13,0	12,0	—	15,0	18,0
Kaiser Ferdinands Nordb.	586324	13,55	682365	0,78	31,60	—	323,70	—	4,089	17,0	16,0	12,0	6,0	9,83	—	—	—	—
Kaiserin Elisabeth: Wien-Linz	685920	16,93	106760	8,44	11,69	240,72	88,77	—	10,434 [3]	—	—	—	—	4,78	—	—	—	—
Kaiserin Elisabeth: Budweis-L.-Gmd.		6,65	53750	2,27	—	463,15	—	—	—	—	—	—	—	12,40	19,0	—	17,99	13,69
Köln-Mindener	669081	19,72	565860	0,25	140,0	—	—	—	3,024	14,74	9,22	5,15	3,48	4,95	17,65	8,74	14,28	8,76
Kurf. Friedr. Wilh. Nordb.	593380	15,06	27650	0,79	0,69	—	138,49	—	4,120	—	—	—	—	5,82	—	—	—	—
Leipzig-Dresdener	512283	15,72	112658	0,36	85,94	—	84,04	—	3,563	11,68	9,95	5,55	—	6,17	11,40	—	10,42	7,66
Ludwigs-E. (Nürnb.-Fürth)	124000	13,45	80	0,60	64,43	—	—	—	1,451	—	—	—	—	0,78	—	—	—	—
Lübeck-Büchener	406032	17,18	15455	—	155,0	—	—	—	4,403	5,23	4,88	3,73	—	4,05	—	—	—	—
Magd.-Cöth.-Halle-Leipziger	460157	14,82	105460	0,04	75,39	—	100,92	—	3,891	12,48	8,11	4,35	—	5,01	11,31	8,55	12,56	9,94
Magdeburg-Halberstädter	326642	16,0	23535	0,26	127,18	—	130,87	—	6,115	5,0	4,82	3,65	—	4,06	4,95	5,11	5,03	4,62
Magdeburg-Wittenbergesche	438714	17,54	25005	0,32	117,87	—	—	—	2,720	11,18	7,98	5,08	—	5,58	11,65	8,56	13,29	10,08
Mecklenburgische	326829	15,07	34580	0,36	83,16	—	16,17	—	3,352	6,85	6,45	5,44	—	5,80	7,91	—	9,83	7,01
Neisse-Brieger	229213	14,33	8370	0,32	—	—	252,58	—	8,057	4,17	4,79	3,79	—	4,21	5,61	5,55	5,65	5,28
Niederschlesische Zweigbahn	261143	12,99	15966	15,75 [1]	44,85	—	164,50	—	2,402	5,59	5,59	4,85	—	5,38	7,13	5,45	6,74	5,63
Oesterreichische: a. Nördliche	459741	15,63	443765	0,97	—	74,37	181,42	—	4,959	19,54	15,50	8,82	—	13,71	20,57	—	17,0	—
Oesterreichische: b. Südöstliche	471504	14,77	705375	3,40	0,05	—	201,62	—	2,745	15,38	13,85	11,12	—	15,78	24,49	—	17,99	—
Oesterreichische: c. Wien-Neu-Szönyer	485732	15,29	144715	17,46	12,74	—	75,69	—	1,680	9,14	8,59	5,86	—	8,46	10,38	—	11,44	—
Oesterreichische: a. Südliche	1149353	13,0	348375	8,89	—	—	514,10	—	11,574 [4]	12,39	8,56	5,04	—	21,99	28,40	—	38,28	29,32
Oesterreichische: b. Nordtiroler	—	15,87	12400	23,23	—	—	—	—	—	6,21	4,99	3,75	8,0	—	—	—	7,37	—
Oesterreichische: c. Venetian. u. Südtiroler	—	15,44	—	23,0	—	—	496,48	—	3,04	9,0	6,0	4,0	—	—	15,0	—	15,0	—
Oppeln-Tarnowitzer	240353	18,28	31260	0,14	—	—	169,81	—	7,730	7,0	5,60	4,60	4,90	5,10	7,0	6,80	7,70	6,0
Pfälzische Ludwigsbahn	492345	15,54	126900	0,23	98,33	—	147,08	—	3,488	7,57	3,73	2,95	—	3,30	7,65	—	9,55	7,32
„ Maximiliansbahn	407655	16,22	43900	0,20	105,93	—	172,27	—	5,364	3,69	2,54	1,97	—	2,12	4,78	—	5,26	4,73
Rheinische	709302	13,72	113792	0,32	90,0	—	90,0	—	7,456	6,30	3,82	3,07	2,50	3,56	6,49	7,76	7,29	5,47
Süd-Norddeutsche	531038	16,99	94400	0,20	6,53	—	255,71	—	10,168	—	—	—	—	4,68	—	—	—	—
Taunus-Bahn	404616	16,81	16965	0,56	71,68	—	38,83	—	3,545	3,76	2,79	2,30	—	2,45	—	—	—	—
Theiss-Bahn	371633	16,13	254540	24,52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,82	—	—	—	—
Thüringische	548258	16,03	109822	0,31	88,36	—	72,89	—	4,823	16,94	8,75	4,39	—	5,54	13,85	11,25	15,29	8,54
Werra-Eisenbahn	—	16,86	30910	0,33	99,66	—	84,83	—	7,925	8,16	4,81	3,30	—	3,64	8,78	—	11,87	8,41

Anm. [1]) resp. 14,39. [2]) incl. 13,345 Torf. [3]) excl. 0,267 Cbf. Holz. [4]) Kohlen, excl. 0,200 Cbf. Holz. Das „Postgut" ist bei manchen Bahnen in dem „Eilgut", das „Frachtgut der ermässigten Klasse" in dem „Frachtgut der Normalklasse", „Kohlen und Coaks" bald in letzterer, bald in der vorletztgenannten Güterrubrik inbegriffen.

e. ohlen und Coaks eilen.	Auf eine (d. h. jede) Meile Bahnlänge sind durchschnittlich befördert: a. Personen überhaupt Anzahl.	b. Güter überhaupt Zoll-Ctr.	Uebersichtliche Verhältnisszahlen zur leichten Vergleichung der a. Personen- Frequenz der einzelnen Bahnen gegen einander.	b. Güter-	Durchschnittliche Einnahme pro Meile a. für jede Person (ohne Unterschied der Klasse) Sgr.	b. für jeden Z.-Ctr. Gut überhaupt Pfge.	Durchschnittliche Summe aller Einnahmen a. pro Meile Bahnlänge Thlr.	b. pro Nutzmeile Thlr.	Durchschnittliche Summe der Ausgaben 1) für die Bahnverwaltung pro Meile Bahnlänge Thlr.	2) für die Transportverwaltung pro Nutzmeile Thlr.	3) für die allgemeine Verwaltung a. pro Meile Bahnlänge Thlr.	b. pro Nutzmeile Thlr.	Von den Ausgaben kommen nach Procenten a. auf die Bahnverwaltung Thlr.	b. auf die Transportverwaltung Thlr.	c. auf die allgem. Verwaltung Thlr.	Sämmtliche Ausgaben betragen Procente der Brutto-Einnahme	Der Ueberschuss beträgt a. pro Meile Bahnlänge Thlr.	b. Procent des Gesammt-Anlagekapitals
—	10,80	217736	1594196	21,8	159	2,87	4,78	49307	11,96	8909	2,84	21069	5,11	42,29	55,51	2,20	42,73	28237	5,26
—	20,47	174526	2149254	17,5	215	2,40	3,62	40457	11,44	4744	3,61	17745	5,05	26,57	71,64	1,79	44,14	22597	5,06
—	7,88	205604	3417750	20,6	342	2,45	3,11	53359	10,31	10098	2,70	26317	5,09	38,37	53,21	8,42	49,32	27042	8,57
—	11,84	120590	2503445	12,1	250	3,60	3,64	42501	9,64	6702	3,42	23293	5,42	28,77	64,68	6,55	54,81	19208	4,71
—	9,10	276241	1720301	27,6	172	3,0	5,0	72288	12,19	9829	3,03	29407	4,96	33,42	61,02	5,56	40,69	42881	7,21
11,87	16,27	180354	2452988	18,0	245	3,37	4,79	57592	14,25	7418	3,72	23708	5,89	31,29	63,35	5,36	41,17	33884	6,50
29,15	24,25	231884	5962091	23,2	596	3,0	2,78	74779	12,69	11985	3,95	36455	6,19	32,87	63,78	3,35	48,75	38323	7,03
5,21	19,81	146507	1292355	14,7	129	2,98	3,77	32599	11,08	4795	2,98	14655	4,96	32,72	60,05	7,23	44,95	17944	5,36
2,04	1,97	101642	7889651	10,2	789	3,24	3,05	92374	9,22	15655	3,44	48675	5,79	33,43	60,99	5,58	52,69	43699	7,39
1,22	2,30	136031	1010021	13,6	101	2,84	3,18	22089	8,98	3281	3,71	11631	6,49	28,19	63,34	8,47	52,69	10449	2,29
9,50	8,40	126430	2447607	12,6	245	2,17	2,80	32718	11,98	8364	4,56	23643	7,17	35,38	57,14	7,48	72,26	9076	1,92
—	4,47	176384	2252310	17,6	225	2,92	4,81	63384	11,98	8698	4,23	32387	6,08	25,52	70,78	3,70	59,83	25459	3,94
—	9,21	212513	3198900	21,3	320	2,91	4,15	62928	11,81	8327	4,23	32387	6,08	25,71	69,67	4,62	51,47	30541	5,87
—	5,99	167410	2446413	16,7	245	2,83	3,81	45590	8,77	16123	2,97	34837	6,39	49,86	47,71	2,43	72,85	12377	2,34
—	1,89	104116	3341245	10,4	334	2,69	2,36	32690	7,90	6641	3,20	21079	5,09	31,52	62,79	5,69	64,46	10619	2,35
—	10,20	171694	5813862	17,2	581	3,16	3,41	83687	11,28	15538	3,05	40258	5,43	39,60	57,71	2,69	48,12	43429	7,09
—	13,0	224118	5215163	22,4	522	2,53	2,50	63485	10,15	14185	4,20	40265	6,63	35,23	63,33	1,44	63,48	23219	4,87
3,91	5,26	213768	2051891	21,4	205	2,67	3,69	45137	10,64	6149	3,13	21263	5,01	28,92	66,44	8,64	47,11	23874	3,71
3,72	3,91	199166	2524615	19,9	252	2,67	3,56	57149	14,05	7193	4,17	26470	6,51	27,18	64,10	8,72	46,32	30679	5,16
4,50	3,97	187850	546262	18,8	55	2,58	3,81	24006	7,87	4944	2,0	12968	4,25	38,12	47,13	14,75	54,02	11037	3,75
2,39	3,21	340888	6954257	34,1	695	2,77	3,43	108349	12,77	17350	3,14	46229	5,45	37,53	57,53	4,94	42,67	62120	7,09
4,51	3,89	134603	4429828	13,5	443	2,46	2,91	51822	10,41	7477	3,0	24492	4,92	29,96	61,03	9,01	47,28	27330	7,03
2,73	2,70	76067	1679709	7,6	168	3,11	3,25	32933	9,14	4516	2,51	15821	4,39	28,54	57,65	13,81	48,04	17112	—
3,98	3,66	54736	5032224	5,5	503	3,28	2,72	51141	9,97	8321	3,29	27409	5,35	30,36	61,60	8,04	53,61	23712	4,98
2,50	2,85	61789	865286	6,2	87	3,30	3,30	17091	7,25	3603	3,55	12905	5,48	21,08	73,39	5,53	75,51	4186	—
8,29	16,97	137120	9111084	13,7	911	3,53	2,51	98522	13,97	12093	2,81	33823	4,80	35,75	59,57	4,68	34,33	64696	12,50
7,83	14,73	103421	1775233	10,3	178	2,59	2,77	25551	9,06	4917	2,28	12754	4,52	38,55	50,54	10,91	49,91	12798	2,99
0,94	14,15	79055	1450220	7,9	145	3,06	3,39	24840	10,70	4670	3,88	28039	7,69	30,26	60,32	9,42	71,88	7057	2,96
—	2,02	121960	76067	12,2	8	2,64	2,50	17730	4,39	7046	2,17	16234	4,02	43,41	54,06	2,53	92,27	1497	—
6,59	6,83	21037	1583527	2,1	158	3,61	2,91	19583	9,92	3127	2,54	9510	4,82	33,71	53,90	12,39	48,57	10072	2,97
1,26	3,25	66647	694177	6,7	69	2,65	3,82	16681	8,91	3756	3,57	14436	7,71	34,23	61,02	4,75	86,53	2245	0,50
0,920	1,05	236559	843749	23,7	84	2,70	7,75	30672	6,63	5520	2,61	18824	4,07	29,82	64,25	6,43	61,38	12085	2,58
—	9,92	152542	1630112	15,2	163	2,74	3,58	35416	13,68	6811	3,83	19427	7,50	38,30	56,54	5,16	54,81	21235 7003	8,10 5,82
—	3,01	78468	337311	7,8	34	2,79	5,33	13079	8,73	4446		9818	6,54	45,28	52,57	2,15	75,07	3261	1,62
—	—	122627	—	12,3	—	—	—	61124	—	5432	—	32626	—	16,90	63,13	19,97	53,38	28498	—
—	11,31	174413	901000	17,4	90	2,37	3,60	24212	8,17	2087	1,98	8094	2,73	25,79	72,55	1,66	33,43	16117	—
—	12,41	139377	2337037	13,9	234	3,92	3,90	52129	10,18	6434	3,12	24136	4,71	26,66	66,19	7,15	46,30	27993	10,16
—	18,90	133816	3746355	13,4	375	3,58	3,44	57346	10,94	8443	4,16	34179	6,52	26,70	69,0	4,30	59,60	23167	6,61
—	2,09	322771	5668780	32,3	567	3,44	3,28	132848	—	12427	—	46717	—	26,60	68,74	4,66	35,17	86131	7,81
5,73	14,98	296788	2678787	29,7	268	3,42	3,31	75332	14,63	10924	3,62	31514	6,12	34,68	59,10	6,22	41,83	43818	6,66
—	12,90	188891	1691681	18,9	169	3,47	4,52	48174	13,73	11432	4,15	24228	8,70	47,18	47,69	5,13	57,98	17564	5,32
7,84	7,24	131949	3015616	13,2	302	2,78	2,62	37809	7,99	5739	2,25	17453	3,69	32,89	60,79	6,32	46,16	20356	5,60
2,73	2,72	45070	2189334	4,5	219	8,48	1,97	55999	34,03	6941	6,90	23729	14,42	29,25	47,87	22,88	42,38	32267	5,27
—	2,28	31728	5467081	3,2	547	3,31	6,51	85890	38,28	9949	8,47	32255	14,38	30,84	58,89	10,27	37,55	20056	13,39
—	3,66	238	519882	0,002	52	1,59	2,25	9755	—	1796	—	6891	—	26,07	72,03	1,90	70,63		
—	4,71	193895	976847	19,4	98	3,23	5,0	37639	8,25	2771	4,38	26999	5,91	11,64	84,02	4,34	71,73	10640	2,61
6,30	16,56	208366	2783308	20,9	278	3,30	6,60	54424	17,47	10372	4,96	26441	8,49	39,22	58,01	2,77	48,59	27979	4,52
7,48	7,62	124457	1435817	12,4	144	2,61	2,95	33209	6,81	8823	1,95	13831	2,83	27,65	68,90	3,45	41,65	19376	4,11
8,0	18,10	419684	6113717	42,0	611	3,60	5,0	126706	22,28	21171	4,10	46121	8,09	45,90	50,71	3,39	36,40	82900	14,06
—	14,37	364790	1254281	36,5	125	2,69	4,99	53737	14,32	8362	4,85	28951	7,71	28,88	62,97	8,15	53,88	24782	2,59
—	10,57	32337	1167042	3,2	117	3,78	6,75	27915	—	4246	—	17881	—	23,74	73,44	2,82	64,05	10033	
5,31	7,19	310686	7175694	31,1	718	2,75	3,09	103941	13,78	15108	3,83	45851	6,08	32,95	62,99	4,06	44,11	58090	8,29
—	10,71	87807	2430477	8,8	243	3,81	3,72	39000	9,67	6541	3,40	22069	5,47	30,27	63,57	6,16	56,59	16931	2,94
—	8,56	344038	5381214	34,4	538	3,48	4,46	123223	15,0	18444	4,64	59953	7,30	30,76	63,58	5,66	48,65	63269	11,23
—	0,40	638450	203572	63,8	20	1,80	—	62781	6,64	17435	2,06	40290	4,26	43,27	48,30	8,43	64,01	22491	14,51
—	5,89	88903	1635217	8,9	164	3,58	4,15	32775	11,80	4439	4,12	17149	6,17	25,88	66,65	7,47	52,32	15626	3,85
2,19	8,71	207528	4322966	20,8	432	2,91	4,43	80519	13,82	8854	3,91	37125	6,37	25,85	66,52	7,63	46,11	43393	10,25
3,92	4,80	246116	4482368	24,6	448	3,33	4,70	87732	14,04	10247	4,21	39276	6,28	26,09	67,01	6,90	44,77	48456	14,83
3,33	11,75	72343	1940991	7,2	194	3,25	3,0	28599	11,30	7483	3,09	16462	6,50	45,46	47,56	6,98	57,56	12137	2,77
—	7,79	76265	865733	7,6	87	3,71	4,21	21951	7,96	4366	2,19	11489	4,17	37,99	52,69	9,32	52,34	10462	3,20
5,01	5,16	59205	939929	5,9	94	3,33	3,33	16796	10,28	2949	2,96	9811	5,66	30,06	52,18	17,76	55,10	7541	3,49
—	6,63	59947	1069608	6,0	107	3,09	3,95	19292	9,69	4429	3,48	12350	6,21	35,86	56,12	8,02	64,01	6942	2,66
—	17,02	295360	4070370	29,5	407	3,0	5,0	88749	21,33	6661	4,80	29611	7,12	22,50	67,46	10,04	33,86	59138	12,56
—	18,03	299920	2009181	30,0	201	3,0	6,0	61419	21,98	5582	6,35	25728	9,21	21,69	69,0	9,31	41,89	35691	7,57
—	11,43	133704	3549447	13,4	355	3,0	5,0	64018	24,85	5940	7,27	27453	10,66	21,64	68,21	10,15	42,88	36566	7,53
—	35,03	874129	5495906	87,4	550	1,80	4,08	143826	15,24	18236	6,04	76779	8,13	23,75	74,27	1,98	53,38	67046	5,83
—	7,37	178280	828507	17,8	83	—	—	29024	15,14	3504	5,73	15404	8,04	22,74	71,39	5,87	53,08	13620	—
—	15,0	—	1652253	—	165	—	4,0	63737	11,28	12415	3,26	32927	5,83	37,71	51,86	10,43	50,16	30809	—
5,80	5,90	27614	755289	2,8	76	2,55	2,70	9627	6,19	3423	2,08	7561	4,87	45,10	43,01	11,89	78,54	2066	0,86
1,50	7,50	150970	5635047	15,1	564	2,75	3,60	65214	9,11	6736	2,17	23799	3,32	28,30	66,64	5,06	36,49	41415	8,59
4,41	3,96	85157	1764592	8,5	176	2,68	3,60	33336	6,61	3191	2,67	18237	3,81	15,70	73,83	8,67	54,70	15099	3,70
4,96	5,63	291872	1686122	29,2	169	3,51	5,0	62257	11,40	4258	2,92	21475	3,93	19,82	74,41	5,77	34,19	40782	4,27
—	9,88	58876	861431	5,9	86	3,38	5,88	20182	7,57	6845	3,21	17044	6,39	40,17	50,27	9,56	84,45	3138	0,53
—	4,14	459197	1103720	45,9	110	3,19	6,03	69193	16,36	6382	4,45	26792	6,33	23,82	70,29	5,89	38,72	42401	10,48
—	17,36	153839	1207360	15,4	121	2,30	3,85	26542	14,12	4563	3,93	12831	6,83	35,57	57,57	6,86	48,44	13711	3,29
—	10,69	175183	2250826	17,5	225	3,53	4,70	56175	11,05	7866	3,40	26326	5,18	29,88	65,70	4,42	46,86	29849	5,14
—	9,33	59395	818645	5,9	82	3,28	4,58	18779	6,97	5952	2,80	17018	6,32	40,65	51,60	7,75	86,53	1761	0,48

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Stettin-Swinemünde. Stettin, 18. Juli. Im Auftrage des Handelsministeriums werden von Swinemünde aus sehr thätig die Linien zu einer Bahn von Ostswine nach Wollin und Stargard und von Swinemünde nach Anclam vermessen. (Die „Ostsee-Ztg." spricht sich bei Gelegenheit dieser Mittheilung für die Haffbahn aus).

♄ **Project einer directen Bahn von Danzig nach Warschau.** Aus Plock wird der Danziger Zeitung geschrieben: „Seit längerer Zeit fühlte man die Nothwendigkeit einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Warschau und Danzig und stellte sich dieses Bedürfniss mit der andauernden Steigerung des Handelsverkehrs, immer dringender heraus. Um diesem Bedürfniss abzuhelfen, wurde von den zu den Landschaftswahlen in Plock versammelten Gutsbesitzern die Ausführung der schon ehemals projectirten Bahn von Praga über Mlawa, Marienburg nach Danzig wieder in Anregung gebracht und einstimmig beschlossen. Zu diesem Zwecke ernannte man ein Comité, welchem von der Versammlung die Vollmacht ertheilt wurde, alle diesem Unternehmen förderlichen Schritte zu thun und zu leiten. In Folge dessen hat das Comité bereits am 1. Juli a. c. Ingenieuere zur Recognoscirung resp. Absteckung der projectirten Bahnlinie abgesendet und sich gleichzeitig mit der Bitte an den Preussischen Handelsminister gewandt, den Ingenieuren zu gestatten, ihre Arbeiten auch auf Preussischem Gebiete, in der Richtung Mlawka-Marienburg fortzusetzen. —

Halle-Nordhausen-Cassel. (Aus den Preussischen Kammer-Verhandlungen). Die vereinigten Commissionen für Handel und Gewerbe und für Finanzen und Zölle haben heute den Gesetzentwurf wegen der Zinsgarantie für die Bahn von Halle über Nordhausen nach Cassel und den betreffenden Vertrag mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft genehmigt; jedoch ist in dem letzteren der §. 20, wonach „das Strecken-Beamten-Personal (die technischen Beamten ausgenommen) vorzugsweise aus versorgungsberechtigten Militärs und 12 Jahre gedienten Unterofficieren" unter 35 Jahren genommen werden soll, mit grosser Majorität gestrichen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. (Brückenbau-Project.) Düsseldorf, 17. Juli. Unser Brückenbau-Project macht neuerdings wieder von sich reden. Es sind nämlich gegenwärtig einige Techniker der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit dem Abstecken zweier Eisenbahn-Linien und der Brücke über den Rhein nach Neuss beschäftigt. Eine Linie ist durch die Neustadt über das Lauswerth nach Neuss abgepfählt, und eine zweite hinter dem Sicherheitshafen über den Rhein nach Heerd und Neuss wird noch abgesteckt. Das Project über Grimlinghausen nach Neuss soll aufgegeben sein.

Die Verkehrsanstalten vor den Hannoverschen Kammern. Hannover, im Juli 1862. Unserem bezüglichen Berichte in Nr. 39 des laufenden Jahrganges dieser Zeitung haben wir jetzt, nachdem die Kammern auf längere Zeit vertagt sind, in deren Wirksamkeit also ein Abschnitt entsteht, das Folgende nachzufügen:

Ueber die vielbesprochene Eisenbahn vom Deister nach Hannover haben die Stände nach längerer commissarischer Prüfung der Regierungsvorlage vom 5. Februar d. J. und eingehenden Verhandlungen in beiden Kammern, bei welchen man nicht immer bei der Sache geblieben, sondern die verschiedenartigsten, sowohl politische als persönliche Momente mit herbeigezogen hat, welche bei der Entscheidung nicht ganz ohne Einwirkung geblieben zu sein scheinen, — durch ihr Erwiderungsschreiben vom 2. Juni 1862 der Königlichen Regierung erklärt, wie sie anerkennen: dass, nachdem durch die Tarifermässigung für die Westfälische Kohle der Absatz der Deisterkohle sehr gelitten habe, und noch mehr zu leiden drohe, dieser Absatz aber, zum Theil wenigstens erhalten werden könne, wenn der Transport der Deisterkohle in ähnlicher Weise wie der der fremden Kohle erleichtert werde; ferner dass das daraus folgende Versiegen einer nicht unerheblichen Einnahmequelle für die Landesfinanzen, sowie die zu befürchtenden volkswirthschaftlichen Nachtheile sowohl für die Deistergegend als auch für diejenigen Gegenden, wo die Deisterkohle mit der fremden Kohle concurrirt, abzuwenden sei; sowie endlich, dass die in bedeutendem Aufschwunge befindliche Industrie der Stadt Hannover und deren Umgegend durch die von der Königl. Regierung beantragte Eisenbahn-Anlage eine wesentliche Förderung erfahren werde.

Gleichwohl sind die Stände der Ansicht, dass wenn demnach Nothwendigkeit und Nützlichkeit einer Eisenbahn vorliegen, sie doch nicht anzuerkennen vermögen, dass diejenige Art und Weise, in welcher die Königl. Regierung diese Massregel auszuführen vorschlägt (als Privatbahn mit überwiegender Betheiligung des Aerars), den beabsichtigten Zweck erreichen werde, indem sie dafür halten, dass eine Bahn von einer so beschränkten örtlichen Ausdehnung als ein selbstständiges Unternehmen sowohl in der Herstellung als in dem späteren Betriebe erhebliche Schwierigkeiten finden und namentlich nicht im Stande sein werde, ihr Anlagecapital angemessen zu verzinsen und dabei zugleich die Deisterkohle durch billige Transportpreise concurrenzfähig zu machen.

Nach einer vorläufigen Ansicht der Stände würden diese Bedenken zu beseitigen sein, wenn es thunlich zu erachten wäre, das fragliche Bahn-Unternehmen als ein Zubehör der bestehenden Landes-Eisenbahnen ins Leben zu rufen, indem es dann möglich sein würde, nicht allein erhebliche Ersparungen im Bau und Betriebe der Bahn eintreten zu lassen, sondern auch bei der Betriebsführung den oben angedeuteten höheren Gesichtspuncten besondere Geltung zu verschaffen.

Die Stände haben darnach Bedenken getragen, die beantragten Geldmittel zur Verfügung zu stellen, geben aber der Königlichen Regierung anheim: die ganze Angelegenheit in dem angedeuteten Sinne annoch einer weiteren Prüfung, namentlich auch in Beziehung auf die in Vorschlag gebrachte Richtung der Bahn, zu unterwerfen.

Schliesslich sind die Stände der Ansicht, dass wenn das fragliche Project nicht allein die Interessen der Landesfinanzen, sondern auch die von Corporationen und Privaten zu fördern bestimmt ist, auch diese mit angemessenen Beiträgen zur Ausführung des Unternehmens herbeizuziehen sein werden, indem man dafür hält, dass nur in diesem Falle das grössere Risico des Unternehmens auf die Landescasse zu übernehmen sein werde.

Aeusserem Vernehmen nach soll die Kgl. Regierung die anheimgegebene weitere Prüfung bereits eingeleitet und sofern dieselbe rechtzeitig beendet wird, die Absicht haben, die Sache noch in der jetzigen Diät (etwa im Herbste d. J.) wieder vor die Stände zu bringen.

Weiter haben die Ständekammern mit einigen für die älteren Eisenbahnen erforderlich gewordenen, im Ganzen unbedeutenden Geld-Nachbewilligungen sich einverstanden erklärt und eine Mittheilung der Regierung über die beim Bau der Süd- und Westbahn eingetretenen Ersparungen, sowie über die möglich gewordene Einschränkung des Betriebs-Capitals der sämmtlichen Eisenbahnen, zur Nachricht sich dienen lassen und für den Bau eines durch den Betrieb der Westbahn von Minden aus, nothwendig gewordenen besonderen Bahnhofs-Ausganges an letzterem Orte, durch die Festungswerke die Summe von etwa 85,500 Thlrn. bewilligt.

Ferner haben die Stände die Wirksamkeit ihrer ständigen Eisenbahn-Commissarien in dem durch das betreffende Gesetz bestimmten Masse auch auf die neuerdings in Bau genommene Lüneburg-Lauenburger Eisenbahn ausgedehnt.

Sodann hat der Antrag der Regierung auf Ausgabe von sogenannten Retourbillets behufs Ermässigung des Personen-Fahrgeldes um höchstens 33⅓ % als ein Versuch für die Fälle das Einverständniss der Stände gefunden, wo durch diese Massregel eine Belebung des Verkehrs und eine Erleichterung des Reisens für einzelne specielle Fälle erreicht werden kann, in welcher letzteren Beziehung von den Ständen auch anheimgegeben ist, für Vergnügungsreisen etc die Vermiethung einzelner Wagen zur Hin- und Rückfahrt gegen Bezahlung des einfachen Personengeldes für alle Plätze (also Rückfahrt frei) eintreten zu lassen.

Die Retourbillets (I. Classe für hin- und zurück in II. Classe, II. Classe desgleichen in III. Classe und I. u. III. Classe desgl. in I. Classe) sollen sowohl auf einzelnen speciell zu bestimmenden Strecken als auch auf anderen Strecken für bestimmte Tage oder bei besonderen Gelegenheiten ausgegeben werden, so dass die in dieser Beziehung seither sehr gebunden gewesene Regierung hierfür freieren Spielraum hat, wie es im allgemeinen Interesse längst sehr wünschenswerth gewesen wäre.

Für die Ausführung des seit mehr als 20 Jahren schwebenden Projects einer Eisenbahn von Vienenburg nach Goslar haben die Stände die von der Regierung geforderte Summe von 340,450 Thlr. bewilligt, gleichzeitig jedoch an die Regierung das Ersuchen gerichtet: einer veränderten von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung (welche den Betrieb der Bahn demnächst zu übernehmen hat) empfohlene Richtung der Bahn, welche das Hüttenwerk Oker selbst berühren, eine Zweigbahn dahin also überflüssig machen und die Steigungs-Verhältnisse der Bahn wesentlich verbessern soll, — besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die durch Annahme dieser Richtung etwa verursachten Mehrkosten wurden zugleich bewilligt. Der Bau der Bahn soll jedoch nicht begonnen werden, ehe die Richtung derselben mit der Braunschweigischen Regierung vereinbart und wegen der Betriebs-Ueberlassung ein Vertrag mit derselben abgeschlossen worden ist.

Endlich noch soll äusserem Vernehmen nach in vertraulicher Weise eine Nachbewilligung von 200,000 Thlrn. zu den früher bereits mit circa 2,150,000 Thlrn. bewilligten Kosten der Bahnhofs- und Hafen-Anlage zu Geestemünde erfolgt sein, nachdem den Ständen von der Kgl. Regierung durch einen Besuch mittelst Extrazuges am 21. Junius d. J. Gelegenheit gegeben war, von der Grossartigkeit, der namentlich durch das unsichere Terrain ausserordentlichen Schwierigkeiten und der vorzüglichen Leitung wie Ausführung der Bauten, durch den Augenschein selbst Ueberzeugung zu gewinnen.

— r — **Concessions-Urkunde für den Bau Rheinpfälzischer Eisenbahnen.** München, Anfang Juli. — Der Actiengesellschaft der Pfälzischen Maximilians-Eisenbahn wurde, wie wir schon vorläufig in Nr. 57. S. 561 berichteten, die Concession zum Bau und Betrieb einer

Eisenbahn von Winden an den Rhein bei Maximiliansau in Verbindung mit einer Ueberfahrtsanstalt für Eisenbahnwagen, und jener der Pfälzischen Ludwigs-Eisenbahn a) von Speyer nach Germersheim, b) von Homburg nach St. Ingbert bis an die dortigen ärarialischen Kohlengruben, und c) vom Bahnhofe in Ludwigshafen an den Rhein in Verbindung mit einer stehenden Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim unter nachstehenden Bestimmungen und Vorbehalten ertheilt:

1) Beide Gesellschaften haben die bezeichneten Linien für ihre Rechnung zu bauen und als mit den Hauptbahnen vollständig vereinigte Zweigbahnen und Bestandtheile ohne Ausscheidung der Hauptbahnen zu betreiben.

2) Zur Aufbringung des auf 1,500,000 fl. festgesetzten Bau- und Einrichtungscapitals ist der Maximilians-Eisenbahn-Gesellschaft die Emission neuer Stammactien nach dem Beschlusse der General-Versammlung gestattet, und der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft ein den Betrag von 3,420,000 fl. nicht übersteigendes, innerhalb 50 Jahren zu tilgendes Prioritäts-Anlehen mit einem Zinsfusse von 4 % nach Massgabe des Bedürfnisses aufzunehmen und hierzu Prioritäts-Obligationen à 500 fl., nach der Wahl der Subscribenten auf den Namen oder auf den Inhaber lautend, auszustellen.

3) Auf Grund des Art. 3 des Gesetzes vom 10. Novbr. 1861, die Ausdehnung des Eisenbahn-Netzes der Pfalz betr., wird genehmigt, dass die Kgl. Staatsschuldentilgungs-Commission die früher bewilligte Gewährleistung eines jährlichen Zinsenertrages von 4½ % auch auf das Bau- und Einrichtungs-Capital und den Bayer. Antheil an der Ueberfahrtsanstalt für die Maximilians-Gesellschaft, sowie von 4 % für die Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, unter denselben Bedingungen, welche für die Hauptbahnen gelten, ausdehnt, dass aber die Zinsengewährschaft für diese Capitalien mit dem Tage der Vollendung und Eröffnung der neuen Zweigbahnen, der Ueberfahrtsanstalt und der Brücke beginnt und gleichzeitig mit der Zinsengewährschaft für das ursprüngliche Actiencapital erlischt, wogegen auch die neuen Zweigbahnen nebst dem Antheile an der Ueberfahrtsanstalt und dem Brückenantheile gleichzeitig mit der Hauptbahn unentgeltlich dem Staate heimzufallen haben.

4) Die früheren Vertragsbestimmungen und Entschliessungen für den Betrieb der Hauptbahnen, rücksichtlich des Uebereinkommens mit der Kgl. Postverwaltung, dann des Transportes von Truppen- und Militärbedürfnissen, sollen auch auf die Zweigbahnen Anwendung finden.

5) Wegen dieser Vereinigung sind auch die Zinsen des Baucapitals der neuen Zweigbahnen, der Antheile an der Ueberfahrtsanstalt und der Brücke während der Bauzeit aus den Betriebsrenten der Hauptbahnen, beziehungsweise aus den vom Staate wegen der für die Hauptbahnen bereits bestehenden Zinsengarantien zu leistenden Vorschüssen zu bezahlen, und es fällt sonach die Bildung eines besonderen Zinsfonds hinweg.

6) Bei der Herstellung der Eisenbahnen von Speyer nach Germersheim und von Homburg nach St. Ingbert bis an die dortigen ärarialischen Kohlengruben wird a) für Geltendmachung des der Staatsregierung zustehenden Rechtes nach Ablauf der Gewährschaftszeit das Eigenthum der Pfälzischen Ludwigsbahn und ihrer Zugehörungen durch Vergütung des Anlagecapitals abzulösen, der Termin um 25 Jahre vom Ablaufe der Gewährschaftszeit beginnend hinausverlegt, und b) sofern zur Erbauung der Homburg-St. Ingberter-Bahn das auf 920,000 fl. festgesetzte Baucapital nicht ausreicht, wird zur Bestreitung des Mehraufwandes ein unverzinslicher und nicht zurückzuerstattender Zuschuss bis zum Maximalbetrag von 180,000 fl. in 6 gleichen Jahresraten zahlbar und mit dem Tage der Betriebseröffnung beginnend aus der Kgl. Bergwerks-Casse von St. Ingbert geleistet werden.

7) Der Staatsregierung steht das Recht zu, längs sämmtlicher Gesellschaftsbahnen Telegraphenleitungen herzustellen und alle jene Massregeln und Verbesserungen anzuordnen, die, ohne dem Bahnbetriebe zu schaden, für den Telegraphendienst förderlich sind. Die Gesellschaften haben zu diesem Zwecke a) die Herstellung der Leitung auf dem Bahneigenthum und insofern es von der Staatsregierung für angemessen erachtet wird, die Benutzung der Bahntelegraphen-Leitungen zur Anlegung einer Drahtführung für den Staatstelegraphen unentgeltlich zu gestatten und b) die Bewachung der hergestellten Leitungen durch ihre Bahnwärter unentgeltlich besorgen zu lassen.

8) Die Gesellschaften haben beim Bau jene Vorkehrungen zu treffen, welche den militärischen Interessen entsprechen, und das desfallsige Uebereinkommen mit dem Festungscommando von Germersheim zu vollziehen.

9) Rücksichtlich der Verbindung mit den Badischen Eisenbahnen durch eine Rheinüberfahrtsanstalt und eine stehende Brücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim haben den Gesellschaften die Bestimmungen des Uebereinkommens vom 11. April 1862, dann des Staatsvertrages vom 27. Januar 1862 als Richtschnur zu dienen, und es haben die Gesellschaften überhaupt rücksichtlich dieser Anschlüsse und der Regelung des wechselseitigen Betriebsdienstes den Anordnungen des Kgl. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten nachzukommen.

10) Die Gesellschaften haben a) längstens binnen 3 Monaten den Nachweis zu liefern, dass die Ausführung der neuen Eisenbahnstrecken, der Ueberfahrtsanstalt und des Brückenbaues gesichert ist, widrigenfalls gegenwärtige Concession als erloschen erklärt werden kann, b) längstens innerhalb 2 Jahren die Zweigbahn von Winden an den Rhein mit ihrem Antheile an der Ueberfahrtsanstalt zu vollenden, und die neuen Bahnlinien mit ihrem Antheile an der Eisenbahnbrücke längstens innerhalb 3 Jahren, und sofort in Betrieb zu setzen; im Falle der Nichteinhaltung dieser Fristen ist die Staatsregierung befugt, auf Kosten und Gefahr der einen oder andern Gesellschaft den Ausbau zu vollenden oder sonst das Fehlende nachzutragen. —

Württembergische Eisenbahnen. (Mosbach-Heidelberg). Der „Schw. M." schreibt: Der festgesetzte Zeitpunct (1. October d. J.) zur Eröffnung der Bahnstrecke Mosbach-Heidelberg kann, wie jetzt die Arbeiten beschaffen sind, sicher eingehalten werden, ja er könnte schon bedeutend früher stattfinden, wenn nicht die Brücke über den Neckar bei Neckarelz und einige andere Arbeiten mehr Zeit erfordern würden. Dagegen sind die Arbeiten von Aglasterhausen bis Heidelberg so weit vorgerückt, dass wahrscheinlich noch in dieser Woche eine Probefahrt auf dieser Strecke gehalten werden wird.

Siebenbürgische Eisenbahnen. Fortsetzung der Theiss-Eisenbahn von Grosswardein und von Arad über Kronstadt und Hermannstadt. Wien, 19. Juli. Das Abendblatt der „Wiener Ztg." meldet: Der Kaiser hat mit Entschliessung vom 14. Juli d. J. im Grundsatze die Fortsetzung der Theiss-Eisenbahn von Grosswardein und von Arad durch Siebenbürgen sowohl über Kronstadt als auch über Hermannstadt gestattet, und den Minister für Handel und Volkswirthschaft ermächtigt, zum Behufe der Sicherstellung dieser Fortsetzungsbahnen mit tauglichen Unternehmern in Verhandlung zu treten.

b. Eisenbahn-Betrieb.

† **Ernst August Laubenheimer, Baurath und Mitglied der Central-Direction der Main-Weser-Bahn.** Die Verwaltung der Main-Weserbahn hat zu Anfang dieses Monats einen Beamten verloren, dessen Ableben in den weitesten Kreisen auf das Tiefste beklagt wird. Am 2. starb Ernst August Laubenheimer, Sohn des zu Darmstadt verlebten Oberbauraths Laubenheimer, Baurath, Dirigent der Grossherzoglich Hessischen Direction der Main-Weserbahn zu Giessen, und Mitglied der Central-Direction der Main-Weserbahn, Ritter I. Classe des Grossherzoglich Hessischen Verdienstordens Philipps des Grossmüthigen, Ritter III. Classe des Königlich Preuss. Kronenordens und Inhaber des Kurfürstl. Hessischen Wilhelmsordens.

Am 28. Juni 1813 zu Darmstadt geboren, besuchte er das dasige Gymnasium, dann die Universität zu Giessen, woselbst er sich dem Baufache widmete, ebenso die polytechnische Schule zu Wien. Im März 1837 absolvirte er die Facultätsprüfung, im April 1838 die allgemeine Staatsprüfung für das technische Fach, und wurde am 13. April 1839 zum definitiven Accessisten bei der Grossherzoglich Hessischen Oberbau-Direction ernannt, in welcher Eigenschaft er einige Zeit im Baubezirk Dieburg verwendet war. Zu seiner Ausbildung im Eisenbahn-Ingenieurfache bereiste er hierauf England, war beim Bau der Rheinischen Bahn thätig, und wurde am 14. Mai 1842 zum Kreisbaumeister des Baubezirks Lauterbach ernannt. Im Mai 1843 erfolgte seine Bestellung zum Ober-Ingenieur bei der Eisenbahnbau-Direction der Provinz Starkenburg, und nach Vollendung des Baues der Main-Neckarbahn im Februar 1848 zum Collegial-Assessor cum voto und technischen Mitgliede der Eisenbahnbau-Direction der Provinz Oberhessen, im December 1849 seine Beförderung zum Rathe bei dieser Behörde mit dem Amtstitel „Baurath", und im Mai 1853 zum Dirigenten der Grossherzoglich Hessischen Direction der Main-Weserbahn zu Giessen, nachdem er bereits seit 1849 als Mitglied der technischen Commission für den Bau der Main-Weserbahn und seit 1850 als Mitglied der Central-Direction dieser Bahn fungirt hatte. Im Februar v. J. wurde er zugleich als Grossherzoglich Hessischer Regierungs-Commissar bei der Deutz-Giessener Bahn bestellt.

Schon vor 3 Jahren brachte eine schwere Krankheit ihn dem Grabe nahe, von der er vollständig sich nicht wieder erholte. Die feste Gesundheit war erschüttert, der Keim eines unheilbaren Herzübels hatte sich gebildet, und den frohen, so gern in heiterstem Humor sich ergehenden Lebensmuth des früher so kräftigen Mannes, der keinen Täuschungen sich hingab, gebrochen. Ein Schlagfluss entriss ihn schmerzlos dem Leben.

In dem Abgeschiedenen ist ein biederer braver Character, ein geistvoller Mann von dem reichsten, nicht auf sein Berufsfach sich beschränkenden Wissen dahingegangen, der, in unausgesetzter förderndster Thätigkeit für die seiner Mitleitung anvertraute Bahnverwaltung, keinem Interesse der Wissenschaft und Kunst fern blieb, und welchem die Liebe und Achtung seiner Vorgesetzten, seiner Collegen und Untergebenen in höchstem Masse zu Theil ward.

Mit der grossen Zahl seiner Freunde, die in ihm einen treuen liebenswürdigen Gefährten verehrten, mit der schwer geprüften Wittwe, die nach 18jähriger glücklicher Ehe den besten Gatten verliert, beweinen drei Söhne den so früh verstorbenen Vater, dessen Leitung und Stütze sie grade jetzt, wo sie für ihren Lebensberuf sich zu bestimmen und vorzubereiten haben, so sehr bedurft hätten.

Die allgemeinste Theilnahme an dem Trauerfalle bekundete sich in dem ungewöhnlich grossen Gefolge, welches die Hülle des Verblichenen zur letzten Ruhestätte geleitete.

Preussische Bahnen. (Juni-Einnahmen.) Nach dem „Staats-Anzeiger" haben die Preussischen Eisenbahnen im Monat Juni 4,284,766

Thlr. und bis Ende Juni d. J. 22,530,676 Thlr., um 568,584 und resp. 3,032,342 Thlr. mehr als v. J. eingenommen. Wir geben nachfolgend die bis jetzt noch nicht bekannt gewordenen Juni-Einnahmen.

Es haben eingenommen:

Staatsbahnen.	Im Juni d. J.	Differenz gegen v. J.	Bis Ende Juni.	Differenz gegen v. J.
Frankf.-Danzig-Eydtkuhnen	424,121	+ 103,033	1,922,881	+ 303,500
Bromberg-Thorn	5751	—	23,103	—
Niederschlesisch-Märk.	482,491	+ 105,928	2,600,299	+ 734,478
Bahnhof-Verbindungsbahn in Berlin	5439	+ 953	38,516	+ 13,761
Westfälische	86,240	+ 11,154	486,118	+ 45,141
Saarbrücker u. Saarbrücken-Trier	88,070	—	533,440	—
Privatbahnen.				
Mageburg-Leipziger	129,376	+ 8621	803,553	+ 21,915
Magdeburg-Halberstädter	80,549	+ 18,251	440,830	+ 80,567
Thüringische	251,910	+ 65,210	1,129,910	+ 170,000
Cöln-Minden einschliesslich Oberhausen-Arnheim	498,473	— 9159	2,879,185	+ 244,063
Cöln-Giessen	57,957	—	329,323	—

Die Einnahmen der Preussischen Bahnen berechnen sich pro Meile wie folgt:

Auf	Juni 1862. Thlr.	Differenz gegen v. J. Thlr. Proc.	Bis Ende Juni 1862. Thlr.	Differenz gegen v. J. Thlr. Proc.
den Privatbahnen	5542	+ 630 13	29,374	+ 3511 13½
„ Staatsbahnen	5517	+ 1221 28⅓	27,901	+ 6085 27¾
allen Bahnen	5536	+ 777 16⅓	29,010	+ 4142 16¾

Im Juni 1861 betrug die Mehreinnahme der Privatbahnen gegen das Vorjahr 294 Thlr. pro Meile.

Die Juni-Eisenbahn-Einnahmen fanden in dem Personen-Verkehr, und dieser in dem Pfingstfeste, welches in 1861 in den Mai fiel, eine Stütze. Wir theilen nachfolgend zur Unterstützung dieser Behauptung einige Zahlen mit. Es erzielte im Juni aus dem

	Personen-	Güter-Verkehr
Magdeburg-Wittenberge	38 Proc. Plus,	4 Proc. Minus,
Aachen-Düsseldorf	11 „ „	15 „ „
Ruhrort-Crefeld Kr. Gladbach	23 „ „	15 „ „
Ludwigshafen-Bexbach	21 „ „	2 „ Plus,
Mecklenburger	40 „ „	8 „ Minus.

Eine Ausnahme machte die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, welche 22 Proc. mehr aus dem Personen- und 20 Proc. mehr aus dem Güter-Verkehr erzielt hat, die beförderte Personenzahl stieg um 25, die transportirte Gütermasse um 25 Proc., die Mehreinnahme der Bahn im ersten Halbjahr beträgt 214,994 Thlr., volle 30 Proc. Die Rheinische Bahn erzielte im Juni aus dem Personen-Verkehr 11, aus dem Güter-Verkehr 16 und überhaupt 13¾, bis Ende Juni 13 Proc. Plus, die Nahebahn, abweichend von den Seitens der Verwaltung veröffentlichten Zahlen, nach dem „St.-A." im Juni 1917 Thlr., 4½ Proc. und bis Ende Juni 31,571 Thlr., 15½ Proc. mehr. Sehr günstig ist wieder die Juni-Einnahme der Mainz-Ludwigshafener Bahn, welche, ungeachtet der in letzter Zeit über die Bahn gegangenen Getreidetransporte ins Stocken gekommen ist, mit 25,987 Gulden oder 21¼ Proc. Plus schliesst; der Personen-Verkehr brachte 14, der Güter-Verkehr 30 Proc. mehr als v. J., das erste Halbjahr 159,773 Gulden oder 24 Proc. Plus. Wir wollen an dieser Stelle nur bemerken, dass im Monat Juni der bisher über Strassburg gegangene Wien-Pariser Eilgut-Verkehr über Passau, Mainz und Forbach in Gang gekommen ist und diese Route, obwohl ca. 11 Meilen länger als über Strassburg, durch ihre vortreffliche Organisation über die andere gesiegt hat. Die Mainz-Ludwigshafener Bahn participirt mit der Strecke Aschaffenburg-Mainz an der Route über Passau, auch die nun eröffnete Prag-Pilsener Bahn wird derselben einen sehr bedeutenden Verkehr zuführen.

Im Allgemeinen tritt bei den Preussischen Bahnen im Juni dieselbe Erscheinung, wie im Monat Mai hervor, der Haupt-Güterzug (Getreide) ging von der Schlesisch-Oesterreichischen Grenze nach der Ostsee und Berlin und weiter nach dem Westen, doch fand er im Juni mit der Halberstädter Bahn, welche nach dem „St.-A." 18,250 Thlr., 29¼ Proc. Plus erzielt hat, seinen Abschluss, da für die Cöln-Mindener (einschliesslich Oberhausen-Arnheim, sogar (nach derselben Quelle) eine Minder-Einnahme von 9159 Thlr. resultirte. Die Thüringer Eisenbahn erzielte nach dem „St.-A." im Juni 65,210 Thlr., 35 Proc. Plus, bis Ende Mai waren nach der Veröffentlichung der Verwaltung 148,280 Thlr. Mehreinnahme nachgewiesen, bis Ende Juni berechnet der „St.-A." aber nur 170,000 Thlr. Plus; die Abweichungen werden erst in der noch bevorstehenden Veröffentlichung von Seiten der Verwaltung eine Aufklärung finden.

Prinz-Wilhelm Eisenbahn. (Jahres-Bericht). Dem uns mitgetheilten Jahresbericht entnehmen wir Folgendes:

Im Jahre 1861 wurden im Ganzen befördert 142,582 Personen und 6,851,799 Ctr. Güter, und sind dafür eingenommen: 28,004 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf. und 176,543 Thlr. 4 Sgr. 8 Pf., oder in Procenten der Gesammteinnahme 13,69 %, 68,31 %. Einschliesslich der sonstigen Einnahmen sind im Ganzen aufgekommen: 240,668 Thlr. 28 Sgr. 8 Pf., oder pro Meile Bahnlänge 54,822 Thlr.

In den einzelnen Wagenclassen sind befördert im

Jahre 1861	Personen	in %	Ertrag	in %
I. Classe	539	0,38	207 Thlr.	0,74
II. „	23,956	16,80	7,277 „	26,13
III. „	116,702	61,85	20,169 „	72,42
Militär	1,385	0,97	199 „	0,71
	142,583	100	27,852 Thlr.	100

Von sämmtlichen Personen hat jede durchschnittlich 1,74 Meilen zurückgelegt (0,05 mehr als im Jahre 1860) und pro Meile 3 Sgr. 4,3 Pf. eingebracht (0,5 Pf. weniger als im Vorjahre).

Der Ertrag für jede Person war im Durchschnitt:

	I. Classe	II. Classe	III. Classe	Militär	Ueberhaupt.
1861:	11 Sgr. 6,5 Pf.	9 Sgr. 1,4 Pf.	5 Sgr. 2,2 Pf.	4 Sgr. 3,6 Pf.	5 Sgr. 10,3 Pf.
1860:	12 „ 1,1 „	8 „ 9,2 „	6 „ 1,1 „	4 „ 1,5 „	5 „ 8,8 „
1861: mehr	— Sgr. 4,2 Pf.	— Sgr. 1,1 Pf.	— Sgr. 2,1 Pf.	— Sgr. 1,7 Pf	
weniger	— Sgr. 6,6 Pf.				

Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen-Verkehr beträgt demnach:

im Jahre 1861:	28,004 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf.
„ „ 1860:	25,873 „ 1 „ 9 „
1861 mehr	2,131 Thlr. 13 Sgr. 9 Pf.

Der Frequenz und der Einnahme nach war unter den Monaten September der beste, Januar der schlechteste. Für die Meile Bahnlänge ergiebt sich eine Frequenz von 32,479 Personen und ein Ertrag von 6,379 Thlr.

Die Resultate des Güter-Verkehrs sind nach den beigefügten Uebersichten Nr. 10 bis 15 folgende:

Es wurden befördert:	Ctr.	in %	Ertrag	in %
Eilgut	10,703	0,16	991 Thlr.	0,56
Postgut	3,725	0,06	393 „	0,22
Gut I. Classe	105,249	1,57	5,145 „	2,92
Gut II. Classe	1,615,591	24,12	34,973 „	19,81
Kohlen und Coaks	4,925,100	73,52	131,805 „	74,66
Betriebs-Dienstgut	152,537	—	—	—
Dienst-Baugut	35,171	0,52	893 „	0,50
Vieh	3,623	0,05	370 „	0,21
Nebenerträge	—	—	1,973 „	1,12
	6,851,799	100	176,542 Thlr.	100

Durchschnittlich hat jeder Centner 3,71 Meilen (gegen 3,61 Meilen im Jahre 1860) durchfahren und 9,17 Pf. eingebracht (gegen 9,81 Pf. im Vorjahre) pro Ctr. und Meile 2,47 Pf. (gegen 2,72 Pf. im Jahre 1860).

Pro Meile Bahnlänge ergiebt das Jahr 1861 ein Transport-Quantum von 1,560,774 Ctr., gegen 1,586,690 Ctr. in 1860, und einen Ertrag von 40,215 Thlr., gegen 43,526 Thlr. in 1860.

Was den Telegraphen-Verkehr anlangt, so wurden überhaupt 276 Depeschen aufgegeben und 344 empfangen und beträgt die gesammte Netto-Einnahme 115 Thlr. 29 Sgr. 6 Pf., gegen 99 Thlr. 27 Sgr. 5 Pf. in 1860.

An Reparatur und Ersatzkosten erforderten die Personenwagen:

	Im Ganzen.	pro Achsmeile
1861:	915,608 Thlr.	4,49 Pf.
1860:	2255,754 „	11,57 „
mithin in 1861:	1340,164 Thlr. weniger und	7,08 Pf.

pro Achsmeile weniger als in 1860.

Der Verbrauch an Schmier- und Putzmaterial war:

	Schmiere.	Kosten.	Putzwolle.
1861 pro Achsmeile	0,176 Loth	0,503 Pf.	für 0,183 Pf.
1860 „ „	0,144 „		„ 0,188 „
also in 1861 pro Achsmeile	0,032 Loth u.	0,043 Pf. mit bezw.	für 0,005 Pf.

weniger als in 1860.

Die Reparatur- und Ersatzkosten an den Gepäck- und Güterwagen haben betragen:

	Im Ganzen.	pro Achsmeile
1861:	16,901,179 Thlr.	5,47 Pf.
1860:	14,167,576 „	4,55 „
mithin in 1861:	2,733,600 Thlr. und	0,92 Pf.

mehr als in 1860.

Der Verbrauch an Schmier- und Putzmaterial war:

	Schmiere.	Kosten.	Putzwolle
1861 pro Achsmeile	0,297 Loth	0,851 Pf.	für 0,0260 Pf.
1860 „ „	0,144 „	0,460 „	„ 0,0135 „
1861 pro Achsmeile	0,153 Loth	0,391 Pf.	für 0,0125 Pf.

mehr als in 1860.

Die Locomotiven anlangend, so wurde an Heiz-Material pro Nutzmeile verbraucht:

1861:		294,46 Pfd. Kohlen	für	131,43 Pf.
1860:	4,63 Pfd. Coaks	294,15 „ „	„	147,75 „

1861: weniger 4,63 Pfd. Coaks, mehr 0,31 Pfd. Kohlen weniger 16,32 Pf. als in 1860.

Die Unterhaltung der Locomotiven erforderte pro Nutzmeile:

	1861	1860
a) an Schmiermaterial	0,515 Pf.	0,49 Pf.
b) an Schmier- und Putzkosten	61,66 „	56,82 „
c) an Gesammt-Unterhaltungskosten	305,76 „	270,58 „
also pro 1861 an Gesammt-Unterhaltungskosten		35,18 Pf.

mehr pro Nutzmeile als in 1860.

Die Kosten der Zugkraft betragen nach der unter Nr. 20 beigefügten Nachweisung 1 Thlr. 17 Sgr. 11 Pf. pro Nutzmeile gegen 1 Thlr. 14 Sgr. 8 Pf. des Vorjahrs. Es ergiebt sich mithin eine Steigerung um 3 Sgr. 3 Pf. pro Nutzmeile, welche hauptsächlich durch vermehrte Reparaturkosten der sehr abgenutzten Locomotiven herbeigeführt ist.

Die in der Anlage 23 beigefügte Nachweisung über die Verwendung der Gesammt-Einnahme ergibt bezüglich der zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen und zur Dividendenzahlung verwendeten Beträge für das ganze Anlage-Capital eine Rente von 2,56 Procent gegen 3,09 Procent des Jahres 1860.

Die Betriebs-Einnahme ad 240,668 Thlr. 28 Sgr. 8 Pf., welche gegen die in 1860 ad 243,508 Thlr. 14 Sgr. 7 Pf. um 2,839 Thlr. 15 Sgr. 11 Pf. weniger beträgt, berechnet sich pro Meile Bahnlänge zu 54,822 Thlr.

Gegen das Vorjahr betrugen die Einnahmen aus dem Personen-Verkehr 2131 Thlr. 13 Sgr. 9 Pf. und die extra-ordinairen Einnahmen 9,999 Thlr. 18 Sgr. 6 Pf. mehr, dagegen bei dem Güter-Verkehr 14,970 Thlr. 18 Sgr. 2 Pf. weniger, so dass sich bei Abrechnung der Mehr-Einnahme von letzterem Betrage die vorstehend erwähnte Minder-Einnahme ergiebt.

Die nothwendige Verwendung grösserer Mittel bei der Bahnverwaltung und Unterhaltung erforderte gegen das Vorjahr überhaupt eine Mehr-Ausgabe von 4,374 Thlr. 29 Sgr. 9 Pf., wohingegen die allgemeine Verwaltung — in Folge des Hinzutritts der neuen Strecken der Bergisch-Märkischen Eisenbahn — eine Verminderung von 648 Thlr. — Sgr. 8 Pf. und die Transport-Verwaltung eine solche — hauptsächlich veranlasst durch die vollständige Einführung der Kohlenheizung — von 1011 Thlr. 20 Sgr gegen das Vorjahr aufzuweisen hat.

In Procenten der Einnahme betragen die Ausgaben 53,37 gegen 51,64 des Vorjahres.

Von den Ausgaben kommen nach Procenten auf die

	Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	Transport-Verwaltung.
in 1861	7,04	32,13	60,83
in 1860	7,70	29,35	62,95

Die Kosten der Transport-Verwaltung haben

	pro Locomotivmeile	pro Achsmeile
in 1861:	3 Thlr. 4 Sgr. 1 Pf.	— Thlr. 3 Sgr. 2 Pf.
in 1860:	3 „ 6 „ 4 „	— „ 2 „ 8 „
mithin	— Thlr. 2 Sgr. 3 Pf. weniger und	— Thlr. — Sgr. 6 Pf. mehr erfordert.

	Achsmeile.	Nutzmeile.	Bahnmeile.
Auf die vertheilten sich die Einnahmen mit	9 Sgr. 10 Pf.	9 Thlr. 19 Sgr. 10 Pf.	54,822 Thlr.,
und die Betriebs-Ausgaben mit	5 „ 3 „	5 „ 4 „ 8 „	29,263 „
so dass sich ein Ertrag ergiebt von	4 Sgr. 7 Pf.	4 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf.	25,559 Thlr.
welcher im Vorjahre betrug	4 „ — „	4 „ 23 „ 5 „	26,825 „

Die Einnahmen sind hiernach seit Uebernahme der Verwaltung durch den Staat, im Jahre 1854, um 108,9 Procent gestiegen. Sie betrugen im Jahre 1850: 97,475 Thlr., 1854: 120,075 Thlr., 1858: 242,985 Thlr., 1859: 224,421 Thlr.

Der Reserve- und Erneuerungs-Fonds zeigt einen Bestand von 11,010 Thlr. 22 Sgr. 5 Pf. Einer Erhöhung dieser Rücklage bedurfte es nicht, da die Ausgaben des Reservefonds nur etwa 1/3 seiner Jahres-Einnahme erreicht haben.

Der Erneuerungs-Fonds weisst also einen Bestand von nicht mehr als 10,625 Thlr. 12 Sgr. 10 Pf. nach.

Die sub Nr. 26 der Anlagen beigefügte Uebersicht über die Amortisation des Anlage-Capitals ergibt, dass überhaupt 47,600 Thlr. zur Rückzahlung ausgeloost sind, von den bisher nur 41,100 Thlr. zur Einlösung gelangten.

Königl. Saarbrücker Eisenbahn. (Jahresbericht). Dem uns mitgetheilten Jahresbericht entnehmen wir Folgendes: Was zuerst die Ergebnisse des Betriebes anlangt, so ist die Gesammt-Frequenz und die sonstigen Verhältnisse der einzelnen Stationen der Saarbrücker Eisenbahn, deren Einnahmen und Ausgaben an Beamten-Gehalte und Arbeiterlöhnen nach Anlage X folgende:

Die Gesammtbetriebs-Einnahmen der verschiedenen Strecken der Saarbrücker Bahn incl. deren Zweigbahnen betrug:

im Jahre 1861	1,074,676 Thlr. 8 Sgr. 1 Pf.,	
„ „ 1860	862,381 „ 14 „ 10 „	
daher pro 1861 mehr	212,294 Thlr. 23 Sgr. 3 Pf.,	
pro Meile Bahn im Jahre 1861 und	59,582 „ — „ — „	
„ „ „ „ „ 1860 „	49,211 „ — „ — „	
also pro 1861 mehr	10,371 Thlr. — Sgr. — Pf.	

Die Betriebs-Ausgaben beliefen sich dagegen:

im Jahre 1861 auf	750,554 Thlr. 21 Sgr. 7 Pf.,
„ „ 1860 „	657,833 „ 13 „ 8 „
daher pro 1861 mehr	92,721 Thlr. 7 Sgr. 11 Pf.

und absorbirten in Procenten der Brutto-Einnahme:

im Jahre 1861	69,84 %
„ „ 1860	76,28 %
folglich pro 1861 weniger	6,44 %.

Letzteres Resultat würde sich noch um weitere 8,84 %, günstiger herausgestellt und . . . . . 15,28 % betragen haben, wenn nicht im Jahre 1861, in Ermangelung eines Reserve- resp. Erneuerungsfonds, der Betriebsfonds mit den Kosten für Vermehrung der Betriebsmittel, sowie für Vergrösserungsbauten im Gesammtbetrage von rund 95,000 Thlr. hätte belastet werden müssen.

Von den Gesammt-Einnahmen der beiden letzten Betriebsmittel fielen in Procenten:

	1860.	1861.		Es sind jedoch die Einnahmen gestiegen gegen das Vorjahr 1860 um:
1) Personen-Verkehr incl. Gepäck-Ueberfracht	21,56 %,	19,26 %,	also — 2,30 %,	11,35 %,
2) Güter-Verkehr incl. Vieh- u. Equipagen-Transport	15,18 %,	19,95 %,	also + 4,77 %,	63,61 %,
3) Kohlen-Verkehr .	54,49 %,	50,42 %,	also — 4,07 %,	17,44 %,
4) Extraordinarien .	8,77 %,	10,37 %,	also + 1,60 %,	47,35 %,
			durchschnittlich im Ganzen um	24,62 %.

Auf den verschiedenen Strecken der Saarbrücker Bahn wurden befördert:

im Jahre 1861	951,473 Personen und incl. der Neben-Erträge, eingenommen . .	209,140 Thlr.	11 Sgr. 6 Pf.,
im Jahre 1860	1,067,699 Personen und incl. der Neben-Erträge, eingenommen . .	187,440 „	28 „ — „
daher pro 1861 weniger	116,226 Personen, aber Mehreinnahme	21,699 Thlr.	13 Sgr. 6 Pf.

Die Einnahmen aus dem Personen-Verkehr excl. der Neben-Erträge vertheilen sich in Procenten auf:

	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militär.	Summa.
1861	3,52 %,	21,85 %,	49,84 %,	23,01 %,	1,78 %,	100 %,
1860	3,39 %,	24,52 %,	45,78 %,	25,66 %,	0,65 %,	100 %.

Von dem Personengelde kommen auf jede Person und Meile:

1861 6 Sgr. 5,91 Pf., 4 Sgr. 6,09 Pf., 3 Sgr. 0,00 Pf., 1 Sgr. 6,00 Pf., 1 Sgr. 4,15 Pf., 2 Sgr. 7,04 Pf.

1860 6 Sgr. 8,04 Pf., 4 Sgr. 7,92 Pf., 2 Sgr. 11,95 Pf., 1 Sgr. 6,72 Pf., 1 Sgr. 5,63 Pf., 2 Sgr. 7,82 Pf.

Aus diesen Zusammenstellungen geht hervor, dass im Jahre 1861 die III. Wagenclasse von den Reisenden vorherrschend benutzt worden ist, wogegen solches im Jahre 1860 bei der IV. Wagenclasse der Fall war.

Den Güter-Verkehr anlangend, so wurden nach der Anlage XII auf den verschiedenen Strecken der Saarbrücker Bahn befördert:

im Jahre 1861	35,636,565 Centner tarifirten Guts incl. Postguts und Vieh, dafür im Ganzen eingenommen	754,091 Thlr.	17 Sgr. 10 Pf.
in 1860	35,402,737 Ctr. und eingenommen	599,309 „	13 „ 1 „
daher im Jahre 1861 mehr	233,828 Ctr. und	154,782 Thlr.	4 Sgr. 9 Pf.,

Es vertheilen sich die Einnahmen aus dem Güter-Verkehre incl. der Nebenerträge in Procenten auf:

	Eilgut.	Postgut.	Gut I. Cl.	Gut II. Cl.	Kohlen- u. Coaks.	Dienstbetriebs- und Baugut.	Vieh.	Sa.
1861	0,63	0,08	3,53	22,34	72,27	0,53	0,60	100
1860	0,45	0,09	2,58	17,05	78,69	0,51	0,68	100

Von der Güter-Einnahme kommen auf jeden Centner und Meile:

1861 1 Sgr. 0,26 Pf., 10,10 Pf., 6,04 Pf., 2,97 Pf., 2,64 Pf., 2,19 Pf., 7,54 Pf., 2,79 Pf.

1860 1 „ 0,35 „ 10,59 „ 5,82 „ 3,13 „ 2,83 „ 1,52 „ 6,88 „ 2,93 „

An Nebenerträgen beim Güter-Verkehr sind eingenommen:

im Jahre 1861 . . .	4322 Thlr. 16 Sgr. — Pf.,
„ „ 1860 . . .	2169 „ 5 „ 8 „
mithin pro 1861 mehr	2153 Thlr. 10 Sgr. 4 Pf.

Die Leistungen der Betriebsmittel sind folgende:

		1861.	1860.
Die Personenwagen haben im Ganzen durchlaufen	Achsmeilen	665,898	490,666
Die Kosten für Reparaturen betrugen	Pfennige	4,6	3,5
desgl. für Schmieren	„	0,5	0,4
„ „ Putzen	„	0,6	1,2
Die Gepäck-, Güter- und Arbeitswagen haben im Ganzen durchlaufen . .	Achsmeilen	2,460,110	2,252,768
Die Kosten für Reparaturen betrugen	Pfennige	4,0	3,7
desgl. für Schmieren	„	0,57	0,40
„ „ Putzen	„	0,02	0,04
Von sämmtlichen Locomotiven wurden zurückgelegt		1861.	1860.
zusammen Nutzmeilen		104,726	90,721
leer und beim Rangiren der Züge		2074	927
	überhaupt Meilen	106,800	91,648.
Der Verbrauch an Holz war pro Nutzmeile	Kubikfuss	0,136	0,135
„ „ „ Kohlen und Coaks . .	Pfund	167,9	167,9
Die Kosten des Heizmaterials betrugen pro Nutzmeile	Sgr.	13,78	12,66
für Schmieren und Putzen	„	6,1	7,0
„ Unterhaltung	„	18,5	17,2
und pro Achsmeile	Pf.	6,3	6,5

Die speciellen Betriebs-Ergebnisse der Saarbrücker Eisenbahn für das Jahr 1861 stellten sich nach Anlage XVIII also:

Die Einnahmen haben betragen:

aus dem Personen-Verkehre	209,140 Thlr.	11 Sgr.	6 Pf.
„ „ Güter-Verkehre	754,091 „	17 „	10 „
„ sonstigen Einnahmen	103,749 „	26 „	1 „
an Rest-Einnahmen pro 1860	7681 „	24 „	3 „
„ Defecten	12 „	18 „	5 „
Sa.	1,074,676 Thlr.	8 Sgr.	1 Pf.
Die sämmtlichen Betriebs-Ausgaben	750,554 „	21 „	7 „

folglich blieb für das Jahre 1861 ein

Ueberschuss von . . . . . 324,121 Thlr. 16 Sgr. 6 Pf.

oder in Procenten des Anlage-Capitals der betriebenen Strecken $2_{,76}$ %.

Wäre dagegen der Betriebsfonds im Jahre 1861, wie schon erwähnt, nicht mit der aussergewöhnlichen Ausgabe von 95,000 Thlr. für Vermehrung der Betriebsmittel und Vergrösserungs-Anlagen belastet worden, so würde sich ein Procentsatz von $3_{,56}$ ergeben haben.

Die Betriebs-Ausgaben vertheilten sich auf die einzelnen Verwaltungszweige nach Procenten in folgender Weise:

	1861.	1860.
a) auf die allgemeine Verwaltung	$4_{,09}$ %,	$8_{,46}$ %,
b) „ „ „ Bahn-Verwaltung	$38_{,69}$ %,	$40_{,85}$ %,
c) „ „ „ Transport-Verwaltung	$57_{,22}$ %,	$50_{,69}$ %.

Auf die Nutzmeile kommen von der

Gesammt-Einnahme.

1861. 1860.

10 Thlr. 7 Sgr. 10 Pf. 9 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf.

Gesammt-Ausgabe.

1861. 1860.

7 Thlr. 5 Sgr. — Pf. 7 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf.

so dass der Reinertrag pro Nutzmeile betrug:

im Jahre 1861	3 Thlr.	2 Sgr.	10 Pf.,
dagegen im Jahre 1860	2 „	7 „	8 „
mithin 1861 mehr	— Thlr.	25 Sgr.	2 Pf.

Ludwigshafen - Bexbach. (Conversion.) Die General-Versammlung hat die Umwandlung der 5- in 4 procentige Prioritäten beschlossen.

Bayerische Ostbahn. (Neuer Fahrplan). Die bayerische Ostbahn hat, wie aus deren neuem Fahrplan vom 15. Juli hervorgeht, für die Strecke München-Schwandorf zum unmittelbaren Anschluss an die Böhmische Westbahn bezüglich der Strecke Prag-Pilsen, welche neuerdings für den Verkehr eröffnet worden ist, einen neuen Courierzug mit Wagen I. und II. Classe eingelegt. Abfahrt desselben von München 4 Uhr 25 Min.; von Schwandorf 9 Uhr 30 Min. Abends; von Fürth 11 Uhr 50 Min. Abends; von Pilsen 2 Uhr 17 Min. Morg.; Ankunft in Prag 5 Uhr 46 Min. Morg. Abgang in umgekehrter Richtung von Prag 8 Uhr 30 Min. Abends; von Pilsen 12 Uhr 6 Min. Morg.; von Fürth 3 Uhr Morg.; von Schwandorf 4 Uhr 50 Min. Morg.; Ankunft in München 9 Uhr 36 Min. Morg. Fahrzeit 13—$13^1/_2$ Stunden, gegen 24—25 Stunden, welche bisher die theilweise mit der Post zu bewirkende Reise zwischen Prag und München in Anspruch nahm. Hiernach wird jetzt von Prag aus Augsburg in 16, Kufstein in $18^1/_2$, Salzburg in $20^1/_4$, Ulm in 20, Lindau in $24^1/_4$, Stuttgart in $24^3/_4$ Stunden erreicht.

Die Verbindung zwischen Prag und den Stationen über Nürnberg hinaus wird durch den bisherigen unverändert gebliebenen Courierzug der Ostbahn wie folgt vermittelt. Abgang von Nürnberg 6 Uhr 50 Min. Abends; Ankunft in Schwandorf 9 Uhr 20 Min. Abends; Abfahrt von da nach Prag 9 Uhr 30 Min. Abends; ferner: Ankunft des Prager Zugs in Schwandorf 4 Uhr 40 Min. Morgens; Abfahrt von hier 4 Uhr 45 Min. Morg.; Ankunft in Nürnberg 7 Uhr 20 Min. Morg. Nach dieser Richtung hin beträgt die Fahrzeit zwischen Prag und Nürnberg ca. 11 Stunden; Bamberg $12^3/_4$ Stunden; Aschaffenburg $17^1/_4$—$17^3/_4$ Stunden; Frankfurt und Darmstadt $18^1/_4$—$18^3/_4$ Stunden; Mainz $19^1/_2$—20 Stunden; Cöln $24^1/_4$—$25^3/_4$ Stunden; Brüssel $31^3/_4$—$32^1/_2$ Stunden; Paris $36^3/_4$—$37^3/_4$ Stunden, mithin über ca. 12 Stunden weniger als bisher.

Andrerseits finden die erwähnten Züge Anschluss in Prag an die Personenzüge, resp. an den Eilzug der nördlichen Staatsbahnlinie nach und von Aussig, Wien, Olmütz etc.

Es steht zu erwarten, dass die Direction der Böhmischen Westbahn sich in Kürze genöthigt sehen wird, noch je einen directen Zug zwischen Prag und Fürth zur weitern Verbindung mit den Bayerischen Hauptstationen und weiter nach Süden und Westen einzulegen, da der hier besprochene Courierzug, sowie der zweite jetzt zwischen Prag und Schwandorf coursirende gemischte Zug, welcher übrigens nur Personen II. und III. Classe befördert und keinen unmittelbaren Anschluss hat, wohl schwerlich dem Bedürfniss vollständig genügen werden. —y.—

Ausland.

Belgische Bahnen. (Antwerpen-Hasselt). Die Belgische Repräsentantenkammer hat am 16. den Gesetz-Entwurf über die Antwerpen-Hasselter Bahn einstimmig angenommen. Vor diesem Votum gelangte noch eine interessante Frage zur Discussion, nämlich die über den Bau einer Bahn von Antwerpen nach dem Niederrhein über Roermonde und Gladbach. Die Frage, weshalb der Bau dieser Bahn nicht in den vorliegenden Entwurf aufgenommen worden sei, beantwortete der Minister der öffentlichen Arbeiten dahin, dass bisher noch gar kein Gesuch um die Concessionirung einer solcher Bahn bei der Regierung eingegangen sei, doch werde auch diese Angelegenheit nachdrücklicher in die Hand genommen werden, sobald sich erst ein ernstlicher Bewerber um die Bahn gefunden haben werde.

Briefkasten.

Herrn ♄ Wir bitten die das Eisenbahnwesen nicht direct angehende Correspondenzen möglichst prägnant und kurz zu geben, namentlich Post- und Schifffahrtinteressen.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Zur Regelung des Anschlusses an die verlegten Abendzüge der Königlichen Hannoverschen Westbahn wird vom **25. d. Mts. ab** der Zug VI unseres Fahrplans bereits um 4 Uhr 10 Minuten Nachmittags von Hamm, um 5 Uhr 40 Minuten von Münster abgelassen werden und um 7 Uhr 15 Minuten Abends in Rheine eintreffen.

Münster, den 22. Juli 1862.

Königliche Direction.

Pfälzische Maximiliansbahn.

(Neustadt-Weissenburg.)

Durch Beschluss der General-Versammlung der Pfälzischen Maximiliansbahn-Gesellschaft vom 19. December 1861, sowie durch die allerhöchste Concession Seiner Majestät des Königs von Bayern vom 28. Juni 1862 ist die Verwaltung dieser Gesellschaft ermächtigt worden, Behufs Erbauung einer Eisenbahn von Winden an den Rhein bei Maximiliansau und einer Ueberfahrtsanstalt für Eisenbahnwagen das Bau- und Einrichtungscapital der Maximiliansbahn-Gesellschaft um den Betrag von fl. 1,500,000 zu erhöhen und diesen Betrag in der Art aufzubringen, dass an die Actionäre auf je 3 ältere Actien eine neue Actie al pari abgegeben werde.

Diese neuen Actien, auf welche die $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie des Staates in gleicher Weise, wie für die ursprünglichen Actien durch Gesetz vom 10. November 1861 ausgedehnt worden ist, können in der Zeit vom 21. Juli bis Ende August d. J. mit halbjährigen Zinscoupons, beginnend per 1. Januar 1863, gegen Abstempelung der älteren Actien und gegen Erlegung von fl. 500 baar pro Actie nebst Zins vom 1. Juli bis zum Tage der Einzahlung à $4^1/_2$ % bei den Bankhäusern **M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M., W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,** sowie bei der **Directionscasse in Ludwigshafen** bezogen werden.

Zu diesem Behufe sind die älteren Actien (**No. 1—8800**) bei den obengenannten Bankhäusern oder der Directionscasse mit einem Anmeldungsverzeichnisse zu präsentiren, wo dieselben mit einem Stempel des Inhaltes: „Actien-Antheil für W.-Rh. Bahn empfangen 1862“ versehen werden.

Formulare der Anmeldungsverzeichnisse werden gratis abgegeben.

Nach Ablauf des obigen Termins wird die Verwaltung die von den Actionären nicht bezogenen neuen Actien für Rechnung der Gesellschaft verwerthen.

Ludwigshafen, den 15. Juli 1862.

Die Direction.
gez: Jaeger.

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der in Gemässheit der Kundmachung vom 12. Juli 1862 laut Notariats-Protocoll vom 18. Juli 1862 stattgehabten 5ten Ziehung zur Verloosung der Prioritäts-Obligationen der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft sind die nachstehenden 1725 Stück gezogen worden, und zwar:

Erste Emission 300,000 Stück von No. 1 bis No. 300,000.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
49,801— 49,900	100
67,401— 67,500	100
144,901—145,000	100
179,001—179,100	100
185,811—185,872	62
216,801—216,900	100
249,601—249,700	100
278,201—278,300	100
Zusammen	762

Zweite Emission 63,636 Stück v. No. 300,001 bis No. 363,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
327,221—327,282	62
347,801—347,900	100
Zusammen	162

Dritte Emission 100,000 Stück v. No. 363,637 bis No. 463,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
371,001—371,100	100
406,601—406,700	100
460,301—460,354	54
Zusammen	254

Vierte Emission 100,000 Stück v. No. 463,637 bis No. 563,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
507,401—507,500	100
513,901—514,000	100
518,901—518,954	54
Zusammen	254

Fünfte Emission 40,000 Stück v. No. 563,637 bis No. 603,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
590,601—590,602	2
594,701—594,800	100
Zusammen	102

Sechste Emission 75,000 Stück v. No. 603,637 bis No. 678,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
642,901—643,000	100
666,810—666,900	91
Zusammen	191

Die Rückzahlung der oberwähnten 1725 Stück Obligationen erfolgt gegen Rückstellung der Original-Obligationen vom **1. September 1862** angefangen mit dem Betrage von 500 Francs für jede Obligation, welcher Betrag bei den von der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien bewerkstelligten Rückzahlungen in Bankvaluta nach dem durchschnittlichen Mittelcurse der vorhergehenden Woche berichtigt werden wird.

Von den sämmtlichen obverzeichneten verloosten Obligationen werden vom 1. September 1862 an keine Interessen mehr bezahlt.

Wien, am 19. Juli 1862.

Von der General-Direction.

Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Die Herren Actionäre werden in Gemässheit § 12 des Staats-Vertrages vom 29. September 1849 hiermit zu der diesjährigen ordentlichen General-Versammlung in Aachen auf

Mittwoch, den 6. August d. J. Vormittags 11½ Uhr

im Conferenzsaale des neuen Stationsgebäudes auf Aachen Marschierthor ergebenst eingeladen.

Gegenstände der Tages-Ordnung sind:

Geschäftsbericht pro 1861 und Neuwahl von Mitgliedern und Stellvertretern der Gesellschafts-Deputation.

Zufolge § 6 Art. 29 des Gesellschafts-Statutes können nur diejenigen Actionäre Zutritt und Stimmrecht haben, welche ihre Actien bis zum 1. Juli d. J. in die Bücher der Gesellschaft haben eintragen lassen und den Nachweis über deren fortdauernden Besitz der Direction in den beiden letzten Tagen vor der General-Versammlung entweder durch Vorzeigung der Actien oder durch ein, nicht über 14 Tage altes Attest einer öffentlichen Behörde resp. eines öffentlichen Beamten über deren Besitz unter Angabe der Actien-Nummer liefern, wogegen die Direction Eintritts-Karten verabfolgen wird.

Nur gegen Vorzeigung solcher Eintritts-Karten ist der Zutritt gestattet.

Aachen, den 1. Juli 1862.

Der Vorsitzende
der Deputation der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft.
J. A. Bischoff.

Königliche Ostbahn.

Vom **1. August cr.** ab werden im Gange unserer Schnellzüge auf der Bahnstrecke zwischen **Dirschau** und **Eydtkuhnen** einige Veränderungen eintreten, wonach Zug II in Königsberg künftig 25 Minuten früher eintreffen und von dort weiter gehen wird, während die bisherige Ankunfts- und Abfahrtzeit des Zuges I daselbst um 26 Minuten später stattfindet. Gleichzeitig wird auf einzelnen Theilen der erwähnten Bahnstrecke der Gang der Züge V und VI, sowie der Züge IX und X einige Abänderungen erleiden, welche sich bei den letzteren beiden Zügen auch bis auf die Bahnstrecke **Dirschau-Danzig** erstrecken.

Es wird hiernach Zug IX künftig 10 Minuten früher aus Danzig abgehen und Zug X daselbst 12 Minuten früher ankommen, wogegen die jetzigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten dieser Züge auf Station Gumbinnen unverändert beibehalten werden.

Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten und daselbst verkäuflichen Fahrpläne.

Bromberg, den 16. Juli 1862. **Königliche Direction.**

Königl. Saarbrücker Eisenbahn.

Zur Unterhaltung der Saarbrücker Eisenbahn und zur Vergrösserung der Bahnhöfe ist die Anfertigung resp. Lieferung von

40 Weichen ohne Stellböcke und
31 Weichen mit Stellböcken

erforderlich, und soll dieselbe im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Zur Eröffnung der versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Weichen"

einzureichenden Offerten ist ein Termin auf

Donnerstag, den 7. August cr. Vormittags 10 Uhr

in meinem Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, und werden Lieferungslustige dazu mit dem Bemerken eingeladen, dass die Zeichnungen und näheren Bedingungen jederzeit bei mir eingesehen, auch abschriftlich bezogen werden können.

Saarbrücken, den 16. Juli 1862.

Der Eisenbahn-Bau-Inspector.
Quassowski.

Königl. Saarbrücker Eisenbahn.

Zur Unterhaltung der Saarbrücker Eisenbahn und zur Vergrösserung der Bahnhöfe ist die Lieferung von

4 Millionen Pfd. Eisenbahn-Schienen

bei Rückgabe einer Parthie alter Schienen erforderlich und soll dieselbe im Wege der öffentlichen Submission an den Mindestfordernden übergeben werden.

Zur Eröffnung der versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eisenbahn-Schienen"

einzureichenden Offerten ist ein Termin auf

Mittwoch den 6. August cr. Vormittags 10½ Uhr

in meinem Büreau auf hiesigem Bahnhofe angesetzt und können die speciellen Lieferungs-Bedingungen bis dahin jederzeit eingesehen, auch abschriftlich von dort bezogen werden.

Saarbrücken, den 16. Juli 1862.

Der Eisenbahn-Bau-Inspector.
Quassowski.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Holsteinische Eisenbahnen. Ende Juni 1862.

A. Fehlende:

1 Schinken (20 Pfd.), am 15. Juni von Schleswig nach Altona expedirt.

B. Ueberzählige: Keine.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Ende Juni 1862.

A. Fehlende:

W. J. Joseph. 1 Packet. 25 Säcke (43 Pfd.) von Cassel, fehlt in Berlin seit 15. Juni 1862.

B. Ueberzählige:

A. Heimann. 1 Packet. 20 Säcke (51 Pfd.) von Cassel, lagert in Berlin seit 15. Juni 1862.

Werra-Eisenbahn. Am 1. Juli 1862.

A. Fehlende:

B 18/19. 2 Pack Stahldraht (200 Pfd.) von Altena, fehlt in Wernshausen seit 21. Juni 1862.
Eschweiler Raffini. 2 Block Blei (266 Pfd.) von Düsseldorf, fehlt in Grimmenthal seit 12. Juni 1862.
F E 767. 1 Ballot baumwollene Waaren (50 Pfd.) von Cassel, fehlt in Hildburghausen seit 2. Mai 1862.
D 61. 1 Fass (leer) von Sonneberg, fehlt in Hildburghausen seit 14. Juni 1862.
R T 2037. 1 Sack Strohmesser (44 Pfd.) von Witten, fehlt in Eisfeld seit 24. Februar 1862.
M C 1588. 1 Sack Grassaamen (102 Pfd.) von Berlin, fehlt in Coburg resp. Eisenach seit 3. März 1862.
G Z 524. 1 Ballen woll. Waaren (25 Pfd.) von Mainz, fehlt in Sonneberg seit 20. Februar 1862.
⟐ 551. 1 Kiste Kurzwaaren (62 Pfd.) von Schweinfurt, fehlt in Sonneberg seit 11. April 1862.
T L 87/98. 1 Ballon Säure (164 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Sonneberg seit 14. April 1862.
A. 1 Stück Eisen (315 Pfd) v. Sonneberg, f. in Lichtenfels s. 23. Fbr. 1862.
A K 4. 2 Pack leere Schanzen (129 Pfd.) fehlt in Lichtenfels.
G Z 224. 1 Ballen baumwollene Waaren (47 Pfd.) von Meiningen, fehlt in Lichtenfels, resp. Bamberg seit 27. Juni 1862.
C G. 1 Korb (leer) (10 Pfd.) von Meiningen, fehlt in Lichtenfels, resp. Staffelstein seit 27. Juni 1862.
A 1071. 1 Ballen Tapeten (85 Pfd.) von Meiningen, fehlt in Lichtenfels, resp. Hof seit 27. Juni 1862.
S R 1/6. 6 leere Fässer von Naumburg, fehlen in Lichtenfels, resp. Nürnberg seit 18. Mai 1862.

B. Ueberzählige:

1 Sack mit rohen eisernen Thürdrückern (18 Pfd.) lagert in Coburg seit 25. April 1862.
△ 5154. 1 Kiste hölzerne Pfeifenköpfe (22½ Pfd.) lagert in Meiningen seit 8. Juni 1862.

Kgl. Preuss. Ostbahn. Ende Juni. A. Fehlende:

X. 1 Sack Betten von Bromberg.
L E 1657. 1 Kiste Droguen (26 Pfd.) von Berlin.
B S 753. 1 Kiste Wäsche (45 Pfd.) von Stettin.
G W 406. 1 Kiste Pfefferkuchen (1 Ctr. 64 Pfd.) von Thorn.

B. Ueberzählige:

55 Stück Zochplatten (5 Ctr. 50 Pfd.).
W 1. 1 leerer Bettsack mit einer Kruke Oel (13 Pfd.).
15 Stangen Eisen (3 Ctr. 58 Pfd.).

Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

Am 1. Juli. A. Fehlende:

1 Bund Walzdraht (107 Pfd.) fehlt in Cassel seit März d. J.
Engelhardt. 2 Sack Hafer (je 127 Pfd.) fehlen in Cassel seit März d. J.
1 Ofenrohr (2 Pfd.) fehlt in Cassel seit April d. J.
93. 1 Ofentheil (17 Pfd.) fehlt in Cassel seit Mai d. J.
G. Zeitz. 1 Sack Malz (100 Pfd.) fehlt in Melsungen seit März d. J.

B. Ueberzählige:

1 Bund Nageleisen (50 Pfd.) lagert in Carlshafen seit März d. J.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Kgl. Sächs. Staats- und die in Staatsverwaltung bef. Privateisenb.

Mai 1862:	Länge.	Personen-Verkehr.	Güter-Verkehr.	Total-Einnahme.
Westl. Staatseisenb.	49,5 Ml.	85,530 Thlr.	219,673 Thlr.	305,203 Thlr.
Oestl. „	23,0 „	38,770 „	96,741 „	135,511 „
Privat-Eisenbahnen:	8,1 „	6,124 „	12,583 „	18,707 „
Summa:	80,6 „	130,424 „	328,997 „	459,421 „
Im gleich. Monat 61:	80,6 „	124,310 „	300,741 „	425,051 „
Daher Differenz 1862:		+ 6,114 „	+ 28,256 „	+ 34,370 „

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Einnahmen für	Personen	Güter	Summa.	Bis ult. April:
Mai 1862:	23,670 fl.	64,239 fl.	87,909 fl.	401,803 fl.
„ 1861:	78,012 fl.	308,461 fl.		386,473 fl.

Mithin 1862 mehr: 15,330 fl.

Taunus-Eisenbahn. Juni 1862:

Einnahme für	Personen	Güter	Extraord.	Summa.	Bis ult. Juni:
	67,064 fl.	17,029 fl.	861 fl.	84,954 fl.	360,787 fl.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Juni 1862.

50,099 Personen. 136,352 Ctr. Güter. Einnahme: 36,904 fl. 33 kr.
Juni 1861: 43,786 Pers. 101,303 Ctr. Güter. Einnahme: 30,873 fl. 28 kr.

II. Privat-Anzeigen.

Mit dem 1. Juli beginnt ein neues Quartal von:

Deutsches Handelsblatt

Organ für Industrie und Handelsinteressen.

Erscheint wöchentlich zweimal in Umfang nach Maassgabe des Stoffes im Verlag von **Otto Voigt** in Leipzig.

Inhalt:

Handelsregister:
Neue Firmen und Prokuren.
Veränderungen.
Erloschene Firmen und Prokuren.
Vierteljährliches Verzeichniss aller neuen und veränderten Firmen und Prokuren.
Fallitwesen.
Ausweis über Eisenbahnen, Banken etc.
Auszahlungen und Kündigungen.
Einzahlungen.
Verloosungen. (Abdruck von Originallisten, gleich nach deren Erscheinen).
Amortisationen.
Generalversammlungen.
Submissionen.
Versteigerungen.
Consulate.
Börsen, Wochenberichte und Coursblatt.
Marktberichte über Kaffee, Zucker etc.
Course amerikanischer Effecten (nach dem Coursblatt der Herren Heinr. Küstner & Comp. in Leipzig).
Inserate.
Bisherige Gratisbeilagen:
Zolltarif des deutsch-französischen Handelsvertrages.
Die Handelsgerichte im Königr. Sachsen mit besonderer Berücksichtigung des Handelsgerichtes zu Leipzig.

Zu beziehen durch alle Postämter und Buchhandlungen. Preis: vierteljährlich 1 Thlr.
Probenummern liegen in jeder Buchhandlung und Postanstalt aus.

Das Blatt ist nicht auf Belehrung des Handelsstandes gerichtet, sondern enthält lediglich für den Kaufmann interessante Mittheilungen und wendet deshalb nur dem Handelsregister, dem Fallitwesen und den Bewegungen des Geld- und Waarenmarktes und der grossen Industrie-Unternehmungen seine Aufmerksamkeit zu. Hierbei wird es auch ferner das Bestreben der Redaction sein, das ganze Gebiet des deutschen Handels zu umfassen, die nur den engsten Kreis berührenden Vorgänge der kleinen Handelswelt fern zu halten, in den gezogenen Grenzen aber möglichst Vervollständigung zu bieten und durch Form und Fassung mit der schärfsten Kürze die klarste Uebersicht zu verbinden.

Kreosot.

Zum **Imprägniren** von **Eisenbahnschwellen** und jeder Art Hölzer, die den zerstörenden Einflüssen der Atmosphärilien ausgesetzt sind. Preise billig, Methode einfach. Bestellungen beliebe man zu wenden an die **Erzherzoglich-Herzogliche Torfproductenfabrik** in **Chlumetz**, Post Schwarzbach, in Böhmen.

Bazi & Comp. in **Brackwede** — Cöln Mindener Bahn —

Empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten — **Asphalt-Dachfilze** — als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens.

Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

N° 61. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 30. Juli 1862.

Inhalt: Zur Geschichte der festländischen Eisenbahnen. Episoden und Rückerinnerungen. — Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Jahresbericht der geschäftsführenden Direction. — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Lübeck-Hamburger Eisenbahn, Vertrags-Unterzeichnung. Eifelbahn, Aussichten. Halle-Nordhausen-Cassel. Windener Zweigbahn, Beginn des Baues. Pfälzisches Eisenbahnnetz. Württembergische Staatsbahnen, Stand des Eisenbahnbaues. Schienenverbindung der Station Frankenstein mit Neisse und darüber hinaus mit der Wilhelms und Oberschlesischen-Bahn. Verbindungsbahn zwischen der Wien-Neu-Szönyer Linie und der Südbahn. — Eisenbahn-Betrieb: Cöln-Mindener Eisenbahn. Aachen-Mastrichter Eisenbahn, Geschäftsbericht. Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband, Conferenz und Tarifänderung. Ludwigshafen-Bexbacher Eisenbahn, Generalversammlung. Böhmische Westbahn, Eröffnungsfahrt. Oesterr. Westbahn, directe Viehtransporte aus Ungarn nach Paris. Statistische Ausweise über den Krankenstand der Bediensteten der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft während des Jahres 1861. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Pfälz. Maximiliansbahn,** Erhöhung des Bau- und Einrichtungscapitals. **K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn,** Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. **Königl. Ostbahn,** Fahrplan-Aenderungen. **Oberschlesische Eisenbahn,** neue Haltestellen und ermässigtes Personenfahrgeld **Kgl. Saarbrücker Eisenbahn,** Submissionen. **Einnahmen** der Leipzig-Dresdener, Magdeb.-Halberstädter, Magdeburg-Wittenbergeschen, Kgl. Saarbrücker, Berlin-Hamburger, Berlin-Potsdam-Magdeb. u. Homburger Eisenbahn. II. Privat-Anzeigen.

Zur Geschichte der festländischen Eisenbahnen.

Episoden und Rückerinnerungen.

Wie die Araber diejenigen ihrer Vorfahren, welche beim Auftreten des Propheten bereits ein reiferes Alter erreicht hatten, die Beidlebigen nennen, weil sie, im Heidenthum geboren, noch die Tage des Islams schauten, ebenso ist das Geschlecht, dem wir jetzt angehören, auch ein beidlebiges im Sinne der Eisenbahnen, da wir noch im Zeitalter der Chausseen, der Post- und Eilwagen, der Retourchaisen geboren wurden, während die andere Hälfte unsers Lebens dem Zeitalter der Eisenbahnen angehört. Deshalb sollten wir uns immer erinnern, dass wir als Zeitgenossen dieser merkwürdigen Entwickelung von späteren Geschlechtern vielleicht beneidet werden, wie wir etwa die Zeitgenossen eines Bartholomeo Diaz, Cristobal Colon und Fernan Magelhaens beneiden, welche der bewegten Zeit der grossen maritimen Entdeckungen angehörten. Es mag vielleicht manchem paradox klingen, wenn wir behaupten, dass schon jetzt bei uns jede richtige Vorstellung der Zustände in den dreissiger Jahren verwischt ist und dass die neuen Einrichtungen durch die neuen Bedürfnisse, die sie erweckt haben, uns bereits so unentbehrlich geworden sind, dass wir uns gar nicht mehr klar vorzustellen vermögen, wie wir ohne Eisenbahnen früher unsere Geschäfte getrieben haben. Es wäre ein Traumbild, aber ein unterhaltender Traum, wenn wir jetzt mitten wieder in die dreissiger Jahre hineinspringen und uns selbst belauschen könnten, was wir damals über die Zukunft gedacht haben, die eben für das Festland angebrochen war. Einen solchen seltsamen Traum aber haben wir mit aller Lebhaftigkeit genossen, als wir einen Band von Franz Arago's gesammelten Werken lasen, welcher alle Reden des grossen Naturforschers umfasst, die er als Deputirter über Französische Eisenbahnangelegenheiten in der Kammer gehalten hat. Wir glauben mitunter ein zaghaftes Kind zu hören, und doch ist es eins der grössten Genies, welche unser Zeitalter geziert haben — so rasch haben die Erfahrungen von 20 Jahren unsern Blick geschärft und unsere Einsicht vermehrt!

Bei der Verhandlung über die Versailler Bahn am rechten Seine-Ufer wurden Arago's Bedenken durch den unvermeidlichen Bau eines Tunnels rege. Er rieth davon ab, aus Furcht vor der möglichen Explosion der Locomotiven, die in einem Tunnel furchtbare Verheerungen anrichten müssten. Allein beinahe komisch ist ein anderes Bedenken, welches er äussert. Die Temperatur im Innern der Erde entspricht bei geringer Tiefe der örtlichen mittlern Jahrestemperatur, die für Paris auf 8° R. Wärme sich berechnet. In heissen Sommertagen steigt aber in der Sonne die Temperatur bisweilen auf 40—45° R. „Man denke sich nun, ruft Arago, die Passagiere eines Wagenzuges, die sich bisher in dieser Temperatur bewegt hatten, erlitten plötzlich nach der Einfahrt in den Tunnel eine Erniedrigung der Wärme bis auf 8°. Ein solcher Wechsel wird empfindlichen Personen nothwendig Schleimflüsse, Husten und Katarrh zuziehen müssen." Das sagte Arago an einem heissen Juniustage 1836, wo der grosse Tunnel zwischen Liverpool und Manchester bereits seit etlichen Jahren schon befahren wurde!

Arago bestritt, dass jemals die Bahn nach Versailles 5 Proc. Gewinn abwerfen könnte, denn, sagte er, die Zahl der Besucher Versailles müsste sich dann verdreifachen. Das aber hielt ein Arago im Jahre 1836 für unmöglich. Hören wir seine Gründe, die Gründe eines ausserordentlichen Mannes, wie wir deren so wenige aufzuzählen haben. „Es ist wahr, sagt er, zwischen Liverpool und Manchester hat sich die Personenfrequenz seit Eröffnung der Eisenbahn verdreifacht; allein Liverpool und Manchester sind die Brennpuncte grosser Geschäfte, der eine ist ein Hafenplatz, der andere eine Fabrikstadt. Dort sind die Lager der Rohstoffe, hier die Werkstätten, also ist ein beständiges Hin- und Herreisen eine nothwendige Folge der Geschäfte. Die Fahrt von Paris nach Versailles geschieht aber zur Belustigung. Nun wissen wir ja sämmtlich durch die Statistik unserer Theater, dass die Summen, welche Paris für seine Vergnügungen ausgiebt, nie sich verändern. Vermehren oder vermindern Sie die Theater, vertheilen Sie sie auf die Stadtviertel, wie Sie wollen, die Bruttoeinnahme bleibt immer dieselbe." So befangen konnte ein grosser Mann denken! Er ahnte nicht, dass der Pariser, um den Sommerstaubwolken der Hauptstadt zu entfliehen, eine Lustfahrt nach Versailles jedem andern gleich kostspieligen Vergnügen vorziehen werde, und dass sich daher die Zahl der Besucher Versailles' mehr als verdreifachen müsste, dass an Sonntagen im Sommer beinahe alle halbe Stunden ein gefüllter Zug nach der alten Residenz abgehen würde!

Zwei Jahre später, im Jahre 1838, als bereits das jetzige

Eisenbahnnetz Frankreichs im Entwurfe vorlag, hören wir Arago noch gegen den Optimismus eifern, als möchte jemals die Nordbahn eine Rente von 5 Procent abwerfen. Wir lachen innerlich hell auf über die Kurzsichtigkeit einer solchen incommensurablen geistigen Grösse, weil eine zehnjährige Erfahrung nach Eröffnung des Betriebes dreifach erfüllt hat, was damals Arago noch bestritt. „Die Eisenbahnen, sagt der grosse Astronom, sind gewiss sehr brauchbar für die Personenbewegung; aber bei ihrer gegenwärtigen Beschaffenheit sind sie, wenn auch immer brauchbar, doch unendlich weniger nützlich für die Güterfrachten. Ja, wenn man die Waaren langsam bewegen dürfte, würden sie auch in diesem Sinne unberechenbare Vortheile bieten; allein leider ist das ziemlich unmöglich, oder zum mindesten höchst gefährlich, wenn dasselbe Geleise auch für die Personenzüge dienen soll.“ Wo ein Arago keinen Ausweg sah, dass zwei, ja drei Züge gleichzeitig, ja oft in entgegengesetzter Richtung dieselben Schienen benutzten, wer anders hätte noch einen Blick in die Zukunft besessen? In Bezug auf die Rentabilität der damals projectirten fünf grossen Bahnen, die gegenwärtig im Durchschnitt 15 Proc. abwerfen, sagt Arago: „Untersuchen wir einmal die Wahrscheinlichkeit, ob das Bahnnetz der Regierung 5 % einbringen möchte. Auf der classischen Bahn zwischen Liverpool und Manchester betragen die Betriebskosten 60 % der Bruttoeinnahme. Nun schlägt Ihnen die Regierung eine Reihe von Bahnen vor, welche nach den, freilich bestrittenen, Untersuchungen Ihres Ausschusses zwei Milliarden kosten werden. Eine 5procent. Verzinsung verlangt also einen reinen Gewinn von 100 Millionen, und bei einem Betriebsaufwande von 60 % eine Bruttoeinnahme von 250 Millionen. Welche Einnahme erzielen aber jetzt sämmtliche Diligencen? Was nimmt die Post an Passagier- und Vorspanngeldern von sämmtlichen Reisenden in Frankreich ein? In unwiderleglichen Urkunden finde ich als Totalsumme, abzüglich der Paketfrachten, 52 Mill. Francs. Ich weiss recht gut, dass die Leichtigkeit der Verkehrsmittel die Reisenden vermehren wird, aber Sie müssen sich die Vorstellung einer fünffachen Vermehrung zumuthen, wenn Sie eine Verzinsung von 5 % für möglich halten.“ Einen Lichtstrahl liess gleichwohl Arago auf die Zukunft der Dinge fallen. „Im Jahre 1776 gab es in Paris 27 Postkutschen, die täglich 270 Personen beförderten. Jetzt bringen 300 Wagen 3000 Passagiere. Im Jahre 1792 trug der Pacht der Messagerien 600,000 Francs, und heute zahlen sie 5,600,000 Frcs. Im Jahre 1776 brauchte man von Paris nach Lyon 10 Tage und zahlte dafür 50 Francs, jetzt erreicht man die Stadt in 3 Tagen.“

Arago gegenüber befanden sich freilich auch optimistische Hellseher. Schon damals gab es Leute, welche von den Eisenbahnen die albernsten Dinge erwarteten. Man gefiel sich mit der Phrase: „Man wird künftig von Paris fortfahren, in Toulon am Morgen die Flotte manövriren sehen, in Marseille frühstücken, in Toulouse zu Mittag essen und für den Ball in der Opera noch zeitig genug nach Paris zurückkehren.“ Die Minister besassen Einbildungskraft genug, um zu behaupten, eine Bahn von Havre nach Marseille würde „den Transit des Americanisch-Levantinischen Handels an sich reissen.“ Es fehlte nicht an unklaren Terminologien für die Köpfe, die eigentlich keinen Begriff hatten, welches Ding eine Eisenbahn sei. Man bediente sich damals der auch heute noch nicht abgenutzten Ausdrücke: merkantile, politische, strategische Linien. Die Eisenbahnen, liess sich eine Stimme von der Ministerbank vernehmen, würden „die Zügel der Regierung“ werden (Zügel der Regierung, d. h. gegen die Regierung sind sie es allerdings geworden), an denen das Land wie an einem Seile gehalten würde. Gegen solchen wohlklingenden Unsinn äusserte Arago sich immer mit grosser Bitterkeit. Lamartine, der für Dinge, die er verstand und nicht verstand, immer ein grosses Wort gelassen auszusprechen hatte, rief einst: „Niemals würde dem Kaiser Napoleon der Gedanke eingefallen sein, die grossen Arbeiten und Verkehrsmittel in Privathände fallen zu lassen.“ Arago bedauerte, „diesen hochpoetischen Gedanken“ durch die trockene Thatsache widerlegen zu müssen, dass 1809 Napoleon den Verkauf sämmtlicher vom Staate besessener Canäle anbefahl.

Ueber die Verwendung der Eisenbahnen zum Truppentransport war Arago's Auge völlig geblendet. „Niemand“, sagte er im Jahre 1838, zweifelt daran, dass in äusserst seltenen Fällen die blitzschnelle Bewegung etlicher tausend Soldaten sehr nützlich zu werden vermöchte; aber dies berechtigt noch nicht zur Annahme, dass die Eisenbahnen ein wirksames Instrument werden können, um Truppen aus dem Innern nach der Grenze zu werfen, sei es, um einen unerwarteten Angriff abzuwehren, oder unsere Feinde plötzlich anzufallen. Wolle man beispielsweise in Strassburg ein Corps von 50,000 Mann versammeln, so würde die günstigste Leistung der Eisenbahn darin bestehen, dass die Armee höchstens 3 oder 4 Tage früher im Feld erscheinen könnte. Und dann würde der Krieg kaum begonnen sein und der Feind durch seinen geheimen Anhang oder durch seine Streifbanden die Bahnen zerstören lassen!“ Man ahnte damals nicht, welchen Einfluss ein kleines Stück Eisenbahn, wie die von Balaklawa nach dem Lager der Alliirten, auf das Schicksal grosser Armeen haben könnte. Freilich behaupteten die Optimisten schon damals, die Eisenbahnen würden erlauben, die stehenden Heere auf das Drittel oder das Viertel zu reduciren, als ob die Eisenbahnen den Ehrgeiz der Völker und Regierungen herabzustimmen geeignet seien! Auch Arago theilte die trübe Ansicht, die Truppen möchten durch den Gebrauch der Eisenbahnen verweichlicht werden und die Fähigkeit zu den Bravourmärschen verlieren, welche nicht wenig zu den Napoleonischen Siegen beigetragen haben.

So hypochondrisch Arago über die Zukunft der Eisenbahnen dachte, so sanguinische Hoffnungen äusserte er über die Fortschritte der Technik. Die atmosphärischen Bahnen gehörten später zu seinen auserwählten Liebhabereien. Als der Entwurf für das grosse Französische Bahnnetz vorgelegt worden war, bestand Arago hartnäckig darauf, dass nicht alle Linien gleichzeitig in Angriff genommen würden. Ehe das eine Glied vollendet sein werde, meinte er, würden Erfahrung und Wissenschaft bereits solche unglaubliche Fortschritte gemacht haben, dass man später bereuen würde, die neu entdeckten Vortheile nicht bei den andern Bahnen anwenden zu können. Wie berechtigt diese Besorgniss war, dafür wollen wir einige historische Beispiele beibringen.

Das Jahr 1769 gilt als dasjenige, wo James Watt die erste moderne Dampfmaschine aufstellte. Im Jahre 1778 baute bereits ein Französischer Ingenieur Cugnot die erste Locomotive. Sein Bauwerk wird noch heutigen Tages im grossen Saal des Conservatoire der Künste und Handwerke aufbewahrt. Leider hatte der Erfinder geglaubt, diese Maschine liesse sich auf gewöhnlichen Strassen gebrauchen. Sie besass ein solches Uebermass an Kraft, dass sie bei einer Probe im Arsenal eine Mauer einriss. Bis zum Jahre 1802 machte die Erfindung der Locomotiven durch Dampf keine Fortschritte. In diesem Jahre aber baute Trevithick die erste wahre Locomotive. Er wurde aber von dem unglücklichen Irrthum beherrscht, dass ein glattes Rad auf glatten Schienen sich nicht vorwärts bewegen könne; er brachte also Nägel am Rad und Querfalze an der Schiene an. Die Folge war, dass Nägel und Falze durch den Gebrauch rasch zu Grunde gingen und die Erfindung wieder vernachlässigt wurde. Immer noch unter der Wirkung jenes Irrthums verfertigte 1811 Blenkinsop eine Maschine mit gezahnten Rädern, die einem eingekerbten Schienengeleise entsprachen. Bei der geringsten Seitenbewegung brachen die Zähne, und die Erfindung zählte bald unter die Fehlgeburten. Chapman machte ebenso unglücklich einen Versuch mit Ketten, und Brunton baute 1813 einen Wagen, der hinten einen Mechanismus wie zwei Pferdefüsse besass und sich ähnlich wie diese bewegte. Endlich entdeckte Blackett 1814, dass selbst solche Körper, deren Oberfläche wir glatt nennen, die Eigenschaft einer natürlichen Verzahnung besitzen, so dass man ein glattes Rad auf glatten Schienen vorwärts zu treiben vermöchte. Dies war die Lösung des grossen Problems, welche zum Bau der Locomotive durch Robert Stephenson führte. Allein man glaubte durchaus nicht, dass Locomotiven eine beträchtliche Geschwindigkeit zu erreichen vermöchten. Als man 1825 an den Bau einer Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester dachte, geschah es nur in der Absicht, um Güter zu befördern. Damals liess der Vorsitzende des Untersuchungs-Ausschusses des Unterhauses Georges Stephenson rufen und legte demselben die Frage vor, ob man denn eine Locomotive bauen könnte, die fünf

englische Meilen in der Stunde zurückzulegen vermöchte. Der Ingenieur bejahte. Da fasste der Präsident sich ein Herz zu der verwegenen Frage: Ob man es vielleicht bis zu einer Geschwindigkeit von 10 Meilen bringen könnte. Stephenson bejahte, aber in einem Tone, der jede weitere Steigerung abwehrte. Acht englische Meilen in der Stunde schien damals das äusserste. Jetzt fährt man mit den Schnellzügen 2 englische Meilen in 3 Minuten. Damit eine Locomotive eine grosse Geschwindigkeit erreiche, bedurfte es eines enormen Feuerungskessels, um den starken Dampfverbrauch der Maschine zu befriedigen. Dann aber hätte die Locomotive an ihrem eigenen Gewicht so viel zu schleppen gehabt, dass sie sich eben nur selbst vorwärts bewegt hätte, aber weder Passagiere noch Güter nachschleppen konnte. Diese Schwierigkeit wurde durch die Erfindung des Franzosen Seguin beseitigt. Er baute nämlich Kessel von einem unbeträchtlichem Gewicht, welche gleichwohl den ungeheuren Bedarf an Dampf zu befriedigen vermochten. Vor Seguin's Erfindung bediente man sich nämlich der Röhrenkessel, die aus einer Reihe von Cylindern bestanden, in denen das Wasser durch die dareinspielenden Flammen zu Dampf verwandelt wurde. Seguin änderte wenig an diesem Apparat, er verlegte nur die Flamme in die früheren Wasserröhren, und das Wasser dorthin, wo das Feuer sonst gewesen war. Dies war die Erfindung, der wir die grosse Geschwindigkeit unserer Locomotiven verdanken. Um die Erzeugung des Dampfes zu befördern, bedurfte es aber eines scharfen Luftzuges zur Erhöhung der Flammenwirkung. Man konnte nun entweder einen Blasebalg oder eine hohe Esse anbringen. Der Blasebalg hätte aber zu seiner Bewegung einen Theil der erzeugten Dampfkraft wieder verschluckt, er war also ein kostspieliger Helfer in der Noth. Wollte man aber die Essen der Locomotiven erhöhen, so hätte man jeden Tunnel höher bauen müssen, und ausserdem würde bei rascher Bewegung die hohe Esse geschwankt und die Locomotive vielleicht umgeworfen haben. Ein Franzose, Pelletan, aber entdeckte ein Ding, welches bereit war, ganz umsonst die Dienste des Blasebalges zu verrichten: er leitete nämlich den von der Maschine verbrauchten und ausgestossenen Dampf in die Esse, und dieser bewirkte den begehrten Luftzug. Mit Hülfe dieser Erfindungen und Stephenson's grossen mechanischen Verbesserungen gelang es endlich 1830 zwischen Liverpool und Manchester ausserordentliche Geschwindigkeiten zu erreichen, und man mag diesen Zeitpunkt als die Geburt der modernen Locomotive wohl betrachten, obgleich seitdem das merkwürdige mechanische Geschöpf sich fortwährend vervollkommnet hat. So konnte man von 1830 bis 1840 den Verbrauch an Kohlen bereits auf die Hälfte ermässigen, indem man das Princip der Detention auf die Bewegung der Maschinenstempel anwendete. Dieses Princip besteht nämlich darin, dass nicht so viel Dampf auf den Kolben gelassen wird, damit er einen halben Hub ausführe, sondern dass, so wie der Kolben über die Hälfte seines Weges zurückgelegt hat, der Dampf zurückgehalten wird, weil die bereits gewonnene Geschwindigkeit des Kolbens zur Vervollständigung der ganzen Bewegung hinreicht.

Ein Pferd trägt auf seinem Rücken eine Last von 100 Kilogramm und kann damit im Schritt 9—10 Stunden innerhalb 24 Stunden sich bewegen, ohne dass diese Leistung es für ähnliche fortgesetzte Arbeit in den folgenden Tagen erschöpfte. Unter gleichen Bedingungen vermag aber ein Pferd auf einer guten Chaussee auf der Achse 1000 Kilogramm, also das Zehnfache, auf eisernen Geleisen 10,000 Kilogramm, also das Hundertfache, und an Bord eines Schiffes auf einem Canal 60,000 Kilogramm zu bewegen. Es gehörte also eine sehr geringe Kraft zur Bewegung grosser Lasten auf Schienengeleisen, und wir verdanken es diesem Umstand, dass zu gleicher Zeit so viele Güter und Personen und so geschwind auf Eisenbahnen transportirt werden können. Die ersten Locomotiven für Personenzüge wogen 5 Tonnen (100 Ctr.), bald aber nahmen sie bis zu 7, 8, 10 und 12 Tonnen zu; endlich stieg man auf 18 Tonnen und noch höher bis auf 30 Tonnen. Natürlich mussten auch die Schienen an Stärke gewinnen, und so geschah es, dass sie von 12 auf 16, 18, 23, 34 und 37 Kilogramm der Meter bis zu den vierziger Jahren gestiegen waren. Im Anfang begann man mit einer Spurweite von $1{,}_{47}$ Metres, jetzt beträgt sie auf britischen Bahnen bereits $2{,}_{44}$. Im Jahre 1838 hatten aber die Eisenbahnen noch immer geringe Aussicht, den Verkehr auf dem Festlande grossartig umzugestalten. Denn bisher hatte man nur auf den grossen Ebenen den Bau versucht. Sollten die Eisenbahnen daher eine grosse Zukunft haben, so musste Zweierlei geschehen: man musste ihnen ein beschleunigtes Aufsteigen und mehr Curven verstatten. Wir haben jetzt Bahnen in Württemberg und über den Semmering, wo man Neigungen von 1 : 40 überwunden hat. Die Kosten einer Eisenbahn schwankten oft wie 2 : 3, je nachdem man eine Neigung von 5 oder 10 Millimeter (oder 1 : 200 und 1 : 100) verstatten wollte; und ähnliche Wirkungen äusserten die Curven, denn mit ihrer Hülfe vermochte man den schlimmsten Terrainschwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, man vermied die Brücken- und die Tunnelbauten und stellte eine Strecke vielleicht um den fünften Theil des Aufwandes her, den sie sonst bei einer wenig gebogenen Tracirung und ohne die Undulation im vertikalen Sinne gekostet hätte. Arago rief einst prophetisch aus: „Man wird noch Eisenbahnen bauen, die sich im Zickzack die Bergwände hinaufwinden.“ Ein Gelächter der Kammer belohnte den Seher, und doch ist die Verkündigung buchstäblich eingetroffen. Die Bayerische Bahn in der Nähe von Hof bewegt sich in Curven beständig lavirend über den Sattel des Gebirges. Man wird durch diese Einzelnheiten jetzt recht begreifen, wie gross in der Geschichte des Eisenbahnbaues die Semmeringbahn steht, wo dicht neben- und oft miteinander Neigungen und Curven, Brücken, Tunnel und Galeriebauten ausgeführt werden mussten. Zwischen diesem Bau und den Vierziger Jahren, wo man jede Curve noch fürchtete und 1 : 200 als die äusserste Neigung der Bahnebene betrachtete, liegt ein ganzes Zeitalter der Entwickelung. Wie viele Millionen hätte man erspart, wenn man 1830 schon mit den Erfahrungen der nächsten 20 Jahre hätte den Bau ausführen können, und wie wenige Bahnen hätte man ausführen dürfen, wenn die Erfahrungen und die Versuche seit 1830 den Bahnbau nicht so ausserordentlich entwickelt hätten! Dies Alles haben wir mit erlebt und sind Zeugen gewesen der grossartigsten Erfindung und ihrer ebenso grossartigen Vervollkommnung der Locomotion von Personen und Gütern durch Dampfkräfte auf eisernen Schienengeleisen. —r—

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
(Jahresbericht der geschäftsführenden Direction.)

Aus dem Jahresbericht, welchen die geschäftsführende Direction über den gegenwärtigen Stand und die Verhältnisse des Vereins an die am 28. Juli 1862 in Amsterdam zusammentretende General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen erstattet, haben wir Folgendes mitzutheilen:

1. **Veränderte Firmen der Vereins-Mitglieder.***

a) Von den Linien der K. K. privil. südlichen Staats-, Lombardisch-Venetianischen und Central-Italienischen Eisenbahn-Gesellschaft sind die ausserhalb des Oesterreichischen Gebiets (in der Lombardei und in Central-Italien) belegenen Bahnstrecken unter eine besondere Verwaltung gestellt worden. In Folge dessen hat die Gesellschaft ihre Firma in

K. K. privil. Südbahn-Gesellschaft

geändert. Der Verwaltungsrath dieser Gesellschaft vertritt seit November v. J. nur die in den K. K. Staaten belegenen Bahnlinien von zusammen $214{,}_{12}$ Meilen im Vereine.

b) Für die Verwaltung und Betriebsleitung der Herzogl. Nassauischen Staatsbahn ist am 12. December v. J. eine besondere Behörde, die

Herzogl. Nassauische Eisenbahn-Direction

zu Wiesbaden, eingesetzt worden. Bis dahin vertrat die Herzogl. Nassauische Landes-Regierung zu Wiesbaden die Bahn im Vereine.

c) Die Direction der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft hat im October v. J. ihren Sitz von Amsterdam nach Utrecht verlegt.

* Diese Veränderungen sind seiner Zeit durch die „Eisenbahn-Zeitung“ zur Kenntniss der Vereinsglieder gebracht worden.

*

2. Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Seit Anfang August v. J. sind von den im Bau begriffenen Strecken der Vereinsbahnen 128 Meilen eröffnet worden, worüber in jedem einzelnen Falle die von den betreffenden Verwaltungen gemachten Mittheilungen durch die „Eisenbahn-Zeitung“ veröffentlicht wurden.

Die wichtigsten Betriebs-Eröffnungen waren die Vollendung der Cöln-Giessener und Ruhr-Sieg-Bahnen, der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn und der Böhmischen Westbahn.

3. Aufnahme neuer Mitglieder.

Die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn (in Ungarn), Eigenthum der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Wien, hat ihren Beitritt zum Vereine angemeldet.

Zur Beurtheilung der Verhältnisse dieser Bahn haben wir das Gesellschafts-Statut und die auf die organischen Einrichtungen der Bahn bezüglichen Mittheilungen von dem Antragsteller eingefordert.

Wenn uns diese Nachrichten rechtzeitig zugehen, werden wir in der General-Versammlung weitern Vortrag halten resp. die Genehmigung zur Aufnahme in den Verein nachsuchen.

Einen Aufnahme-Antrag der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn-Verwaltung zu Brüssel haben wir ablehnen müssen, da nach der gegenwärtigen Fassung des Vereins-Statuts die Aufnahme nicht zulässig ist, dies vielmehr von den Beschlüssen zu Nr. Va der vorliegenden Tagesordnung abhängt.

4. Vereins-Mitglieder und Grösse des Vereins-Gebietes.

Der Verein besteht gegenwärtig aus folgenden Eisenbahn-Verwaltungen:

1. *Königl. Preuss. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn . . . zu Aachen.
2. Direction der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft . . . „ Aachen.
3. Directorium der Alberts-Bahn . . . „ Dresden.
4. Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Ges. . „ Altona.
5. Direction der K. K. priv. Aussig-Teplitzer E. . „ Teplitz.
6. *Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten . . . „ Carlsruhe.
7. Verwaltungsrath der K. priv. Bayer. Ostbahnen „ München.
8. *General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten . . . „ München. für die a) Ludwigs-Südnordbahn, b) Ludwigs-Westbahn, c) Maximiliansbahn.
9. *Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction . . . „ Elberfeld. für die a) Bergisch-Märkische, b) Ruhr-Sieg, c) Prinz Wilhelm-Eisenbahn.
10. Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft . . . „ Berlin.
11. a) Direction der Berlin-Hamburger Eisenb.-G. „ Berlin.
    b) Direction der Hamburg-Bergedorfer E.-G. „ Hamburg.
12. Directorium der Berlin-Potsdam-Madeburger Eisenbahn-Geselschaft . . . „ Potsdam.
13. Directorium der Berlin-Stettiner Eisenb.-Ges. „ Stettin.
14. Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Westbahn . . . „ Wien,
15. *Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direction . . . „ Braunschweig.
16. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft . . . „ Breslau.
17. Direction der K. K. a. priv. Brünn-Rossitzer E. „ Brünn.
18. Direction der K. K. priv. Buschtêhrader E. . „ Prag.
19. *Herzogl. Betriebs-Verwaltung der Cöthen-Bernburger Eisenbahn . . . „ Cöthen.
20. Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer E.-G. „ Frankfurt a. M.
21. Verwaltungsrath der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn . . . „ Wien.
22. Direction der Glückstadt-Elmshorner E.-G. . „ Glückstadt.
23. Verwaltungsrath der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft . . . „ Wien.
24. *Königl. Hannoversche General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen . . . „ Hannover.
25. Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G. „ Mainz. für die a) Hessische Ludwigs-Eisenbahn, b) Main-Rhein-Bahn.
26. Direction der Homburger Eisenbahn . . . „ Homburg.
27. Direction der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn „ Wien.
28. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn . . . „ Wien.
29. Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Ges. . „ Cöln. für die a) Cöln-Mindener, b) Cöln-Giessener Eisenbahn.
30. Direction der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn . . . „ Cassel.
31. Directorium der Leipzig-Dresdener E.-Comp. „ Leipzig.
32. Directorium der K. priv. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth) . . . „ Nürnberg.
33. Direction der Lübeck-Büchener Eisenb.-Ges. „ Lübeck.
34. Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft . . . „ Magdeburg.
35. Directorium der Magdeb.-Halberstädter E.-G. zu Magdeburg.
36. Directorium der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Gesellschaft . . . „ Magdeburg.
37. *Direction der Main-Neckar-Eisenbahn . . . „ Darmstadt.
38. *Central-Direction der Main-Weser-Bahn . . . „ Cassel.
39. Direction der Mecklenburgischen Eisenb.-Ges. „ Schwerin.
40. *Herzogl. Nassauische Eisenbahn-Direction . „ Wiesbaden.
41. Directorium der Neisse-Brieger Eisenb.-Ges. „ Breslau.
42. Direction der Niederländischen Rhein-E.-Ges. „ Utrecht.
43. *Kgl. Preuss. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn . . . „ Berlin.
44. Direction der Niederschlesischen Zweigb.-Ges. „ Glogau.
45. *Kgl. Preuss. Direction der Oberschlesischen E. „ Breslau. für die a) Oberschlesische, b) Breslau-Posen-Glogauer, c) Stargard-Posener Eisenbahn.
46. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft . . . „ Wien. für die a) nördliche, b) südöstliche, c) Wien-Neu-Szönyer Eisenbahn.
47. Direction der Oppeln-Tarnowitzer Eisenb.-Ges. „ Breslau.
48. *Königl. Preuss. Direction der Ostbahn. . . „ Bromberg.
49. Direction der Pfälzischen Eisenbahnen . . zu Ludwigshafen a. Rh. für die a) Pfälzische Ludwigsbahn, b) Pfälzische Maximiliansbahn.
50. Direction der Rensburg-Neumünsterschen E.-G. zu Neumünster.
51. Direction der Rheinischen Eisenb.-Gesellschaft „ Cöln.
52. *Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction . . . „ Saarbrücken. für die a) Saarbrücker, b) Saarbrücken-Trier, c) Rhein-Nahe-Eisenbahn.
53. *Kgl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Direction „ Dresden. für die östlichen Staatsbahnen (Sächsisch-Böhmische und Sächsisch-Schlesische) und die Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.
54. *Kgl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Direction . „ Leipzig. für die westlichen Staatsbahnen (Niedererzgebirgische, Obererzgebirgische und Sächsisch-Bayerische.
55. Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Ges. „ Wien.
56. Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsb. (Reichenberg-Pardubitz) „ Wien.
57. Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Ges. „ Frankfurt a. M.
58. Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiss-E.-Ges. „ Wien.
59. Direction der Thüringischen Eisenbahn-Ges. „ Erfurt. für die a) Thüringische, b) Werra-Eisenb.
60. *Kgl. Preuss. Direction der Westfälischen E. „ Münster.
61. *Kgl. Preuss. Direction der Wilhelms-Bahn . „ Ratibor.
62. *Kgl. Württembergische Eisenbahn-Direction „ Stuttgart.

Die 19 mit einem * bezeichneten Verwaltungen sind Staatsbehörden.

Die Eisenbahnen dieser Verwaltungen haben gegenwärtig eine Ausdehnung von 2362 Meilen. Vor einem Jahre hatten die Vereinsbahnen eine Länge von 2283 Meilen.

Wie ad 1a vorstehend angegeben, gehören die in dem Königreiche Italien belegenen Strecken der Südbahn-Gesellschaft von 49 Meilen nicht mehr zum Vereine, dagegen sind an neu eröffneten Bahnstrecken (siehe ad 2 dieses Berichts) während des abgelaufenen Jahres 128 Meilen hinzugekommen, also 79 Meilen mehr, ergiebt wie oben 2362 Meilen.

5. Vereins-Güter-Reglement.

Wir erinnern daran, dass hinsichtlich des in der Kölner General-Versammlung berathenen Vereins-Güter-Reglements (welches nicht die Zustimmung aller Vereins-Verwaltungen erhielt, indem namentlich dessen §. 1 von verschiedenen Seiten beanstandet worden war) in der ausserordentlichen General-Versammlung (im Februar d. J.) zu Dresden die Einführung des dort vereinbarten Reglements und Uebereinkommens zum 1. März d. J. beschlossen, dabei aber jeder Verwaltung freigestellt wurde, bis zum 1. December d. J. auf eine Revision beziehentlich anderweite Fassung des §. 1. alin. 1 des Reglements anzutragen.

Ein solcher Revisions-Antrag ist bis jetzt nicht eingegangen.

Bei Abgabe der Erklärungen über die Dresdener Beschlüsse war diejenige der Königl. Hannoverschen General-Direction als ein Antrag auf Revision des Reglements aufgefasst und deshalb der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur weitern Berathung vorgelegt worden. Es hat sich jedoch in der Commissions-Conferenz, an welcher die Hannoversche Verwaltung Theil nahm, herausgestellt, dass die abgegebene Erklärung nicht, wie angegeben, zu verstehen sei, Hannover vielmehr das ganze Reglement versuchsweise bis zum 1. März k. J. adoptiren wolle mit der Bevorwortung, dass zeitig vor Ablauf dieses Jahres eine Revision des ganzen Reglements vorgenommen werde, und in der Erwartung, dass bis zum 1 März k. J. eine Verständigung über das also revidirte Reglement zu Stande kommen werde.

Hiernach wird abzuwarten sein, ob bis zum 1. December cr. von irgend einer Verwaltung ein Revisions-Antrag eingeht, resp. ob Seitens der Hannoverschen Verwaltung ein specieller Antrag auf Re-

vision einzelner, namhaft zu machender Bestimmungen des Reglements gestellt werden wird.

Bei der commissionellen Berathung des von der General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten auf Herstellung eines Lieferfristen-Verzeichnisses und Zusammenstellung der Meilenzeiger sämmtlicher Vereinsbahnen gestellten Antrages, „um dadurch für die aus der Ueberschreitung der Lieferfristen entstehenden Entschädigungs-Ansprüche der Versender einen Anhalt zur Beurtheilung der Verbindlichkeiten der Eisenbahn-Verwaltung zu gewinnen", hat sich die Ansicht geltend gemacht, dass durch die Anfertigung eines officiellen Lieferfristen-Tableau's der von der Antragstellerin beabsichtigte Zweck nicht zu erreichen sein werde, es vielmehr zweckdienlicher erscheine, dahin zu wirken, dass alle Vereins-Verwaltungen ihre Special-Reglements für den Güterverkehr, welche die für den Localverkehr festgesetzten Lieferfristen enthalten, pünctlich unter einander austauschen, und wird anheimgestellt, in diesem Sinne Beschluss zu fassen.

6. Technische Gegenstände.

Ueber die Einführung eines einheitlichen Maasses und über Gründung eines Fonds zur Prämiirung von Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen, haben wir bereits S. 582 berichtet. Ein Antrag des Fabrikbesitzers J. G. May zu Buckau bei Magdeburg, welcher dem Vereine einen Spiritus zur Verhütung der Kesselsteinbildung offerirt, wurde der technischen Commission zur gutachtlichen Aeusserung vorgelegt. Nach der Antwort des vorsitzenden Mitgliedes dieser Commission kann ein solches Gutachten auf Grund der vorgelegten Atteste noch nicht abgegeben werden, vielmehr sind viel zahlreichere Erprobungen erforderlich, damit durch diese erwiesen werde, dass das vorgeschlagene Mittel bei der verschiedenen chemischen Zusammensetzung der Kesselsteinbildungen seine im Einzelnen bewiesene Wirksamkeit auch im Allgemeinen zu bewähren geeignet sei. Ausserdem sei eine genaue Erprobung dieses Mittels auch aus dem Grunde erforderlich, weil die bisher angewandten verschiedenen Mittel zur Beseitigung und Verhinderung des Kesselsteins sehr widersprechende Beurtheilungen erfahren haben.

Die statistische Zusammenstellung der Notizen über die im Jahre 1860 auf den Vereinsbahnen vorgekommenen Achsbrüche ist in No. 24 unserer Zeitung veröffentlicht worden.

Die Notizen über die im Jahre 1861 stattgefundenen Achsbrüche liegen gegenwärtig der technischen Commission zur weiteren Bearbeitung vor.

7. Wechsel der geschäftsführenden Direction.

Mit dem Schluss der diesjährigen General-Versammlung erlischt das Mandat der geschäftsführenden Direction, welches derselben vor 2 Jahren in der Danziger General-Versammlung zum vierten Male übertragen worden war. Dieselbe hat die Geschäfte jetzt eben so lange geleitet als ihre Vorgängerin, das Berlin-Stettiner Directorium, nämlich 8 Jahre. Zu unserm grossen Bedauern scheint die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn ihr Amt auf jeden Fall aufgeben zu wollen, welches sie so lange Zeit zur vollkommenen Zufriedenheit der Mitglieder des Vereins und zum Nutzen und Frommen des letztern selbst verwaltet hat. Wie bedeutend der Verein während ihrer Amtszeit an äusserem Umfange zugenommen hat, mögen folgende Angaben des Geschäftsberichts beweisen. In dieser Zeit hat der Verein eine sehr erhebliche Ausdehnung gewonnen.

Ende Juli 1854, als dieselbe in der Badener General-Versammlung die Centralleitung übernahm, umfasste der

Verein	1020	Meilen,
Mitte 1855	1215	„
1856	1313	„
1857	1520	„
1858	1740	„
1859	1950	„
1860	2150	„
1861	2283	„
1862	2362	„

Die Fertigstellung von 1340 Meilen Eisenbahn in acht Jahren ist ein Resultat, welches wohl nie wieder in einem gleichen Zeitraume erreicht werden wird.

Die grossartige Ausdehnung des Deutschen Eisenbahnnetzes in verhältnissmässig kurzer Zeit ist der sprechendste Beweis, wie sehr in allen Kreisen der Gesellschaft der grosse Nutzen der Eisenbahnen erkannt wird.

Gegenwärtig zählt der Verein 63 Mitglieder (incl. Hamburg-Bergedorf), welche 85 Bahnen verwalten. 1854 waren es 46 Verwaltungen mit 56 Bahnen von 1020 Meilen Länge.

Wir wünschen mit der von der Leitung des Vereins abtretenden Direction, „dass ihre Nachfolgerin sich mit gleicher Liebe der guten Sache annehmen möge, welche jene stets geleitet hat, und es sich nach Kräften angelegen sein lassen möge, auf eine Vermittelung der abweichenden Ansichten hinzuwirken, damit der Geist der Einigkeit, der sich seit dem 16jährigem Bestehen des Vereins — selbst in den kritischsten Momenten — stets bewährt hat, und das Gefühl der Zusammengehörigkeit auch ferner der Leitstern des Vereins bleiben mögen!"

Zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Amsterdam. Der Commissions-Bericht zu Nr. IX. der Tages-Ordnung über die Wirksamkeit der Eisenbahn-Verbände, welche innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bestehen, während des Jahres 1861 lautet wie folgt:

I. Der Norddeutsche-Verband.

In der Organisation des Verbandes und in den Grenzen seiner Verkehrslinien sind im Jahre 1861 Veränderungen nicht eingetreten.

Es kamen zur Abrechnung:

1. beim Personenverkehr

1,652,694 Thlr.	1 Sgr.	6 Pf.	für Beförderung von 190,132 Personen (incl. 4,031 Auswanderer und 12,964 Militärs) gegen
1,607,257 „	28 „	3 „	für Beförderung von 188,339 Personen im Jahre 1860, mithin mehr im Jahre 1861
45,436 Thlr.	3 Sgr.	3 Pf.	

2. beim Güterverkehr

4,658,554 Thlr	5 Sg.	10 Pf.	f. Beförderung v. 10,269,076,$_{90}$ Ctr. Frachtgüter und von 140,328,$_{10}$ „ Eilgüter zusammen 10,409,405,$_{0}$ Ctr gegen
4,086,279 Thl.	18 Sg.	9 Pf.	f. Beförderung v. 7,804,472,$_{0}$ Ctr. im Jahre 1860, also mehr 1861
572,274 Thl.	17 Sg.	1 Pf.	„ „ und 2,604,933,$_{0}$ Ctr.

3. an Wagenmiethen

492,172 Thlr. 3 Sgr. 5 Pf. für 15,817,040,$_{7}$ Achsmeilen gegen
428,020 „ 29 „ 6 „ „ 13,650,847,$_{6}$ Achsmeilen im Jahre 1860.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug:

6,803,420 Thlr. 10 Sgr. 9 Pf. im Jahre 1861 und
6,121,558 „ 16 „ 6 „ im Jahre 1860, mithin im Jahre 1861 mehr
681,861 Thlr. 24 Sgr. 3 Pf.

Die beförderten Güter waren folgende:

2,302,112,$_{6}$	Ctr.	Steinkohlen,
1,329,786,$_{0}$	„	Getreide und Hülsenfrüchte,
573,350,$_{1}$	„	Coaks,
483,808,$_{0}$	„	Manufacturwaaren aller Art,
429,364,$_{5}$	„	Kartoffeln und andere Feldfrüchte,
404,869,$_{7}$	„	fabricirtes Eisen und Stahl,
358,994,$_{5}$	„	sonstige Güter,
357,228,$_{4}$	„	Spiritus und Branntweine,
326,539,$_{1}$	„	Stahl- und Eisenwaaren,
256,754,$_{4}$	„	roher Tabak,
245,735,$_{5}$	„	roher Zucker,
225,596,$_{5}$	„	roher Baumwolle in gepressten Ballen,
209,227,$_{9}$	„	Kaffe,
207,336,$_{4}$	„	Saamen aller Art,
182,209,$_{3}$	„	Bau- und Grubenholz,
163,055,$_{9}$	„	Mehl und sonstige Mühlenfabrikate,
151,595,$_{3}$	„	Rüb-, Baum-, Lein-, Cokus- etc. Oel,
142,035,$_{6}$	„	Eisenbahnschienen,
122,326,$_{3}$	„	Wolle,
113,013,$_{4}$	„	fabricirter Zucker,
108,749,$_{9}$	„	Wein,
100,718,$_{2}$	„	Glaswaaren, Porzellan, irden Geschirr,
98,323,$_{5}$	„	Roh- und Bruch-Eisen,
97,389,$_{1}$	„	Kupfer, Messing, Zink und dergl. Metalle und Waaren davon,
89,288,$_{8}$	„	Droguerie-, Apotheker- und Farbwaaren,
74,864,$_{6}$	„	Salz,
71,792,$_{1}$	„	Papier und Pappe,
66,800,$_{0}$	„	Reis,
64,866,$_{0}$	„	Cigarren,
64,477,$_{4}$	„	Leder,
62,435,$_{5}$	„	Colonialwaaren,
61,009,$_{6}$	„	Twiste,
58,664,$_{1}$	„	Mineralische Salze (Pottasche, Soda, Salpeter etc.),
58,190,$_{8}$	„	Syrup,
55,122,$_{5}$	„	Leinen und Segeltuch,
54,438,$_{2}$	„	Lumpen,
51,177,$_{0}$	„	Flachs, Hanf, Heede,
49,764,$_{2}$	„	Häute, Felle und Rauchwaaren,
47,232,$_{6}$	„	Fettwaaren (Thran, Talg, Lichte, Seife),
43,991,$_{4}$	„	Fisch- und Fleischwaaren,
41,567,$_{6}$	„	voluminöse Güter,
40,366,$_{6}$	„	Wollen-Garn,
35,235,$_{7}$	„	Leinen- und Hanf-Garn,
28,918,$_{7}$	„	Guano und sonstige Düngmittel,
18,374,$_{1}$	„	Cichorien,
17,683,$_{3}$	„	Hörner, Klauen, Knochen und Abfälle davon,
14,706,$_{0}$	„	Erden,
14,329,$_{0}$	„	Erze,
13,597,$_{0}$	„	Cement, Trass, Gyps,
12,775,$_{2}$	„	Butter,
10,976,$_{3}$	„	Mineralische Säuren (Salpetersäure, Schwefelsäure),
10,757,$_{8}$	„	aussereuropäische Nutzhölzer,
8,999,$_{8}$	„	Farbhölzer,
8,990,$_{9}$	„	Harz, Pech und Leim,

8,112,9 „ Terpentinöl, Lack, Firnisse und Phosphor,
7,792,5 „ Bau- und Werksteine,
6,940,5 „ Südfrüchte,
4,721,1 „ Bier.

10,269,076,9 Ctr. in Summa.

II. Der Mitteldeutsche Verband.

1) Die Zahl der den Mitteldeutschen Verband bildenden Eisenbahn-Verwaltungen hat sich im Jahre 1861 durch Aufnahme der Berlin-Stettiner Bahn um eine vermehrt, und ist der directe Güterverkehr mit Stettin sowohl über die Route Guntershausen-Halle, als auch über die Route Cassel-Kreiensen vom 1. October 1861 ab in's Leben getreten

2) Die Berlin-Hamburger und die Lübeck-Büchener Bahnen, welche bisher nur hinsichtlich des Güter-Verkehrs bei dem Mitteldeutschen Verbande betheiligt waren, sind im Jahre 1861 auch dem directen Personen- und Gepäck-Verkehre beigetreten, und hat dieser Verkehr zwischen Hamburg und Lübeck einerseits und Cassel, Frankfurt, Heidelberg und Baden andererseits über Kreiensen wie über Halle mit dem 15. Mai 1861 begonnen.

3) Vom 10. Februar 1861 ist zwischen den Verbandstationen Marburg und Giessen einerseits und Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar und Halle andererseits, sowie vom 1. December 1861 ab zwischen Marburg einerseits und Wernshausen (Station der Werrabahn) andererseits directe Billet-Ausgabe mit Gepäck-Abfertigung eingerichtet worden.

4) Nach erfolgter Aufnahme der neuen Station Pforzheim der Grossherzoglich Badischen Bahn unter die Verbandstationen hat der directe Personen- und Gepäckverkehr mit derselben im Monat Sptbr., der Güterverkehr aber mit dem 1. November 1861 begonnen.

5) Vom 1. September 1861 ab ist die Thüringische Station Naumburg unter die Verbandstationen für den directen Güterverkehr aufgenommeu, nachdem bereits vom 1. August 1861 ab directe Billet-Ausgabe zwischen Naumburg einerseits und Frankfurt a. M. andererseits eingerichtet worden war.

6) Die Thüringische Station Apolda, welche schon seither als Güterverbandstation galt, ist vom 1. November 1861 ab auch in directen Personenverkehr mit Frankfurt a. M. getreten.

7) Die directen Verkehrsbeziehungen des Mitteldeutschen Verbandes mit ausserhalb desselben gelegenen Bahnen haben im Jahre 1861 eine weitere Ausdehnung erfahren, und zwar:

a) durch Einrichtung eines directen Personen- und Gepäck-Verkehrs zwischen den Verbandstationen Berlin (via Halle und via Kreiensen), Dresden und Leipzig einerseits und den Stationen Kreuznach, Neunkirchen, Saarbrücken, Saarlouis und Trier (via Frankfurt, Castel-Mainz) andererseits vom Monat April 1861 ab;
b) desgleichen zwischen den Verbandstationen Dresden, Leipzig, Halle, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach und Cassel einerseits und Bingen (Station der Hessischen Ludwigsbahn, Capellen, Coblenz und Bonn (Stationen der Rheinischen Bahn (via Castel-Mainz andererseits vom gleichen Zeitpuncte ab;
c) desgleichen zwischen den Verbandstationen Berlin (via Halle und via Kreiensen, Dresden und Leipzig einerseits und Zürich, Station der Schweizerischen Nordostbahn (via Waldshut und via Friedrichshafen) andererseits, sowie zwischen Frankfurt und Darmstadt einerseits und Zürich, via Friedrichshafen, andererseits im Monat April 1861;
d) desgleichen zwischen den Verbandstationen Cassel und Frankfurt einerseits und Chemnitz (Station der Königl. Sächs. Staatsbahn) via Gössnitz andererseits im Monat Juni 1861;
e) durch Einrichtung eines directen Güter-Verkehrs zwischen sämmtlichen nördlich von Cassel, beziehungsweise von Guntershausen gelegenen Verbandstation einerseits und den Taunusbahn-Stationen: Castel-Mainz, Biebrich und Wiesbaden andererseits vom 1. Juni 1861 ab.

8) Die directe Billet-Ausgabe zwischen Prag und Wien einerseits und Paris andererseits über die Mitteldeutsche Route ist vom Monat Juli 1861 ab eingestellt worden.

1. Personen- und Gepäkverkehr.

675,041 Thlr. — Sgr. 8 Pf. für 60,820 Personen (incl. 24 Militärs) 15,235,3 Ctr. Taxgewicht vom Gepäck etc. gegen
691,094 „ 23 „ 9 „ im Jahre 1860, mithin im Jahre 1861
16,053 Thlr. 23 Sgr. 1 Pf. weniger als im Jahre 1860.

2. Güterverkehr.

1,869,350 Thlr. — Sgr. 5 Pf. einschliesslich 7,115 Thlr. 23 Sgr. 6 Pf. Frachtzuschlag für höhere Werthdeclarationen. Befördert sind 2,207.324,3 Ctr. Fracht- und Eilgüter und zwar 76,143 Ctr. Eilgut, 1,079,178,8 Frachtgut I. Classe, 1,052,002,5 Ctr. Güter der ermässigten Classe, insbesondere 671 Achsen Pferde, Vieh, Eisenbahnwagen und sonstige Gegenstände. Die Einnahme im Jahre 1860 betrug
1,949,472 „ 15 „ 2 „ für 2,235,857 Ctr. Güter aller Art, mithin sind 1861 weniger eingenommen:
80,122 Thlr. 14 Sgr. 9 Pf.

3. Wagenmiethen.

187,505 Thlr. 13 Sgr. 7 Pf. für 7,359,919 Achsmeilen, gegen
176,169 „ 22 „ 2 „ für 6,975,697 Achsmeilen im Jahre 1860.

4. Entschädigungen und Rückvergütungen.

im Güterverkehr . . 2,488 Thlr. 6 Sgr. 7 Pf.
im Personenverkehr . 189 „ 6 „ 7 „
im Gepäckverkehr . . 1 „ 12 „ 9 „
zusammen 2,678 Thlr. 25 Sgr. 11 Pf.
gegen 805 Thlr. 18 Sgr. 11 Pf. im Jahre 1860.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug 1861 2,731,896 Thl. 14 Sg. 8 Pf.
und im Jahre 1860 2.816.737 „ 1 „ 1 „
mithin 1861 weniger 84,840 Thl. 16 Sg. 5 Pf.

III. Der Rheinisch-Thüringische Verband. Der im Jahre 1853 gegründete Rheinisch-Thüringische Verband hat Ende 1861 als Endpuncte der Verkehrslinien: Aachen, Altona (Ruhr-Sieg-Bahn) und Rheine einerseits, sowie Halle, Leipzig und Lichtenfels andererseits, nachdem die zur Ruhr-Sieg-Bahn gehörige Strecke Hagen-Altena in den Verband-Verkehr mit eingetreten ist.

Die Verkehrs-Resultate sind folgende:

1. Personen- und Gepäckverkehr.

161,625 Thlr. 7 Sgr. 1 Pf. für Beförderung von 64,123 Personen etc. gegen
138,876 „ 13 „ 11 „ für Beförderung von 52,049 Personen im Jahre 1860, also mehr 1861
22,748 Thlr. 23 Sgr. 2 Pf.

2. Güterverkehr.

1,159,865 Thlr. 22 Sgr. — Pf. für 3,673,055 Ctr. Fracht- und Eilgut gegen
916,536 „ 12 „ 11 „ für 2,898,697 Ctr. im Jahre 1860, also mehr im Jahre 1861
243,329 Thlr. 9 Sgr. 1 Pf.

3. Wagenmiethen.

68,014 Thlr. 8 Sgr. 5 Pf. für 2,720,570 Achsmeilen gegen
60,190 „ 29 „ 11 „ für 2,407,640 Achsmeilen im Jahre 1860, also mehr im Jahre 1861
7,823 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug 1861 1,389,505 Thl. 7 Sg. 6 Pf.
und 1860 1,115,603 „ 26 „ 9 „
mithin 1861 mehr 273,901 Thl. 10 Sg. 9 Pf.

IV. Der Ostfriesisch-Thüringische Verband. Zur Abrechnung kamen:

1. Personen- und Gepäckverkehr.

3,017 Thlr. 9 Sgr. 6 Pf. für Beförderung von 607 Personen und 280 Ctr. Gepäck gegen
3,010 „ 6 „ 6 „ für 582 Personen und 267 Ctr. Gepäck im Jahre 1860, also mehr im Jahre 1861
7 Thlr. 3 Sgr. — Pf.

2. Güterverkehr.

19,386 Thlr. 17 Sgr. — Pf. für Beförderung von 1409 Ctr. Eilgut, 66,068 Ctr. Güter I. Classe, 7,572 Ctr. Güter II. Classe und 46½ Ladungen Vieh gegen
22,627 „ 15 „ — „ im Jahre 1860, also im Jahre 1861 weniger
3,240 Thlr. 28 Sgr. — Pf.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug
im Jahre 1860 25,637 Thlr. 21 Sgr. 6 Pf., dagegen
„ „ 1861 22,403 „ 26 „ 6 „
mithin 1861 weniger 3,233 Thlr. 25 Sgr. — Pf.

V. Der Ostfriesisch-Rheinische Verband. Zur Abrechnung kamen:

1. Personen- und Gepäckverkehr.

69,567 Thlr. — Sgr. 3 Pf. für Beförderung von 35,159 Personen und 10,024 Ctr. Gepäck gegen
64,039 „ 22 „ 3 „ für 31,973 Personen und 9,576 Ctr. Gepäck im Jahre 1860, also mehr im Jahre 1861
5,527 Thlr. 8 Sgr. — Pf.

2. Güterverkehr.

464,715 Thlr. 13 Sgr. — Pf. für Beförderung von 21,130 Ctr. Eilgut, 1,394,628 Ctr. Güter I. Classe, 361,025 Ctr. Güter II. Classe, 7862 Ladungen Kohlen, 28 Equipagen und 8464 Stück Vieh gegen
419,871 „ 7 „ 6 „ im Jahre 1860, mithin mehr im Jahre 1861
44,844 Thlr. 5 Sgr. 6 Pf.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug:
im Jahre 1861 . . . 534,282 Thlr. 13 Sgr. 3 Pf.
„ „ 1860 . . . 483,910 „ 29 „ 9 „ mithin
im Jahre 1861 mehr . . 40,371 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf.

VI. Der Westdeutsche Verband. Die Stationen Hildesheim und Pforzheim sind als neue Verbandstationen zugetreten und die Stationen der Taunusbahn Castel-Mainz, Biebrich und Wiesbaden sind in directen Verkehr mit den nördlich von Frankfurt gelegenen Verbandstationen getreten.

Zur Abrechnung kamen:

1. Personen-Verkehr und Gepäck.

165,598 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf. für 30,266 Personen und 5476,$_{20}$ Ctr. Taxgewicht gegen
145,647 „ 23 „ 11 „ für 23,212 Personen im Jahre 1860, also mehr im Jahre 1861

19,950 Thlr. 9 Sgr. 9 Pf.

2. Güterverkehr.

322,237 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf. für 533,407,$_4$ Ctr. Güter aller Classen incl. 11,758,$_9$ Ctr. Eilgut gegen
318,598 „ 22 „ 5 „ für 439.941 Ctr. Güter aller Classen im Jahre 1860, mithin mehr im Jahre 1861

3,638 Thlr. 29 Sgr. 5 Pf.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug
1861 487.835 Thlr. 25 Sgr. 6 Pf.
und 1860 464,246 „ 16 „ 4 „
mithin mehr 1861 23,589 Thlr. 9 Sgr. 2 Pf.

VII. Der Hannoversch-Bayerische Verband. Zur Abrechnung kamen:

1. Personen- und Gepäckverkehr.

14,497 Thlr. 16 Sgr. 8 Pf. für Beförderung von 1247 Personen und 632 Ctr. Gepäck gegen
9,281 „ 20 „ 7 „ für 765 Personen und 368 Ctr. Gepäck im Jahre 1860, mithin mehr im Jahre 1861

5,215 Thlr. 26 Sgr. 1 Pf.

2. Güterverkehr.

248,658 Thlr 25 Sgr. — Pf. für 3006 Ctr. Eilgut, 57,153 Ctr. Güter I. Classe, 64,383 Ctr. Güter II. Classe und 161,848 Ctr. Güter der Ausnahmeclassen gegen
260,816 „ — „ 6 „ für 285,252 Ctr. Güter aller Art im Jahre 1860, mithin

12,157 Thlr. 5 Sgr. 6 Pf. weniger als im Jahre 1860.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug:
im Jahre 1861 263,156 Thlr. 11 Sgr. 8 Pf.
„ „ 1860 270,097 „ 21 „ 1 „, mithin
mi Jahre 1861 weniger 6,941 Thlr. 9 Sgr. 5 Pf.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Lübeck-Hamburger Eisenbahn. (Vertrags-Unterzeichnung.) Die „Lübecker Zeitung" meldet, dass die Verträge über die Lübeck-Hamburger Eisenbahn am 19. Juli in Kopenhagen unterzeichnet worden seien.

Eifelbahn. (Aussichten). Der Reg.-Präsid. Hr. Sebaldt hat nunmehr auf eine offic. Mittheilung gestützt die Versicherung ertheilt, dass der Handelsminister „die Wichtigkeit der baldigen Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Trier und Cöln im vollsten Masse anerkennt und darauf Bedacht zu nehmen entschlossen ist, diese Verbindung thunlichst bald in's Leben zu rufen." Der Präsident fügt hinzu, das Project habe einen wesentlichen Vorschub durch den Beschluss der Stadtverordneten zu Trier gewonnen, den zum Eisenbahnbau nöthigen Grund und Boden auf dem Banne der Stadt Trier unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Von mehreren Gemeinden der Eifel liegen ähnliche Erklärungen vor, und dürfte es sich daher bald um die Fragen handeln, ob der Staat die Eifelbahn auf eigne Kosten bauen oder ob er eine Zinsgarantie gewähren will, damit eine Privat-Gesellschaft den Bau ausführe.

Halle-Nordhausen-Cassel. Beiläufige Erklärung der Regierung vor dem Abgeordnetenhause. Berlin, den 24. Juli. Auf die Frage, ob das gespannte Verhältniss mit Hannover wegen des verweigerten Baues einer Bahn nach dem Jahdebusen noch bestehe, antwortete der Reg.-Commissar: Obgleich Hannover die Genehmigung zu einer Bahn von Minden nach der Jahde noch nicht ertheilt hat, so will die Preuss. Regierung doch das Zustandekommen einer Bahn von Gotha nach Göttingen nicht hindern; sie ist vielmehr geneigt, den Bau auch durch materielle Unterstützung zu fördern. In Betreff der verlangten Führung der Bahn über Eisleben erklärte der Commissar: dass diese Bahn in die Linie fallen würde, welche künftig von Magdeburg nach Erfurt zu bauen sei, und dass dieserhalb jetzt davon Abstand genommen sei. In der Debatte über die Frage, ob die Bahn über Eisleben zu führen sei, wurde hervorgehoben, dass der Mansfeldische Bergbau ihr einen grössern Verkehr zuführe, wenn sie über Eisleben gehe, als wenn sie 2 Meilen entfernt bleibe. Der Regierungs-Commissar erklärte, die Regierung habe die über Eisleben vorgeschlagene Linie studiren lassen und gefunden, dass sie durch den Umweg über Eisleben nur um 2 bis 300 Ruthen länger werde, dass aber die Mehrkosten sich so hoch beliefen, dass eine Zweigbahn von Osterhausen nach Eisleben davon gebaut werden könnte; die Regierung habe ihre letzte Entschliessung in dieser Sache noch nicht gefasst und werde, wenn es ohne Nachtheil für das ganze Project irgend möglich sei, der Linie über Eisleben den Vorzug geben; sie müsse aber auch das Interesse der Gesellschaft, welche den Bau übernehmen solle, wahren. Was die Weiterführung der Linie Halle-Heiligenstadt bis nach Cassel anlangt, so sei in dem Schlussprotocoll mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft der letzteren die Zusicherung gegeben, dass die Preus. Regierung keinen Vertrag mit der Kurhessischen Regierung, der die Bahn von dieser irgendwie abhängig mache, schliessen werde und dafür bedungen, dass bevor der Vertrag mit Kurhessen abgeschlossen und der Bau auf der Strecke von Heiligenstadt bis Cassel in Angriff genommen werde, nicht mehr Actien Lit. B. ausgegeben werden, als für das Bau-Capital von Halle bis Heiligenstadt nöthig sei, ferner sei bis Ende 1864 der Magdeburg-Leipziger Bahn die Concessionirung für die Bahn durch die Lausitz in der Richtung auf Sorau offen gehalten. Hiernach sei also factisch eine Trennung der Strecke resp. des Capitals dafür schon vorgesehen. In Betreff der Bahn von Sorau versicherte er, dass die Regierung schon jetzt bereit sei, die Concession für die Lausitzer Strecke der genannten Gesellschaft zu ertheilen, wenn diese auch sofort die Ausführung übernehmen wolle. Wenn die Regierung vorläufig kein Gewicht auf diese Strecke lege, so thue sie es nur mit Rücksicht auf die Masse von Capital, welches jetzt auf einmal in Anspruch genommen werde. Die Eisenbahngesellschaft aber habe wahrscheinlich das Bedenken, dass es ihr theurer komme, wenn sie nach zwei Richtungen zugleich baue, und habe sich deshalb ihre Entschliessung bis Ende 1864 vorbehalten. (Siehe übr. Nr. 60. S. 594.)

Windener Zweigbahn. Der Bau der Windener Zweigbahn nach dem Rhein in Anschluss an die auf dem rechten Ufer von Carlsruhe bis Knielingen bereits nahezu vollendete Bahn wird ungesäumt vor sich gehen. Die zu diesem Behuf beschlossene neue Actien-Emission der Maxbahn im Betrag von 1$^1/_2$ Million ist officiell angezeigt und hat die Vollzahlung bis Ende August zu geschehen. Die Vorarbeiten sind längst fertig, die Expropriation beginnt dieser Tage und da der grösste Theil des Bodens dem Staate gehört, so hofft man damit schnell und billig zu Stande zu kommen. Bis Mitte nächsten Jahres kann die wichtige folgenreiche Verbindung hergestellt und im Gang sein. Wegen des Rheinübergangs ist die Absicht, von einer Trajectanstalt abzusehen, dagegen aber die Knielinger Schiffbrücke für einen leichten Locomotivenbetrieb umzubauen.

Pfälzisches Eisenbahnnetz. Das Pfälz. Eisenbahnnetz hat nunmehr durch Ertheilung der betr. Concessionen auch seinen formellen Abschluss gefunden und seiner Ausführung steht, nachdem die Actionäre bereits in den vorjährigen Generalversammlungen über die Aufbringung der nöthigen Geldmittel Beschluss gefasst haben, nichts mehr entgegen. Das Zustandekommen dieses Werkes, — obwohl es ein ebenso natürliches als vernünftiges erscheint, wobei man sich nur verwundert fragt, warum es so lange vernachlässigt und verzögert worden — hatte nicht geringe Schwierigkeiten zu überwinden, Schwierigkeiten, die einem Fremden ganz unbegreiflich vorkommen und die sich nur aus der Zerfahrenheit unserer Deutschen Zustände und aus kleinstaatlichen Gegensätzen, die gerade hier lange Zeit sich nicht verständigen wollten oder konnten, erklären. Es verlangte daher ein gut Theil Ausdauer und Geschick, um endlich doch eine soweit befriedigende Lösung durchzusetzen und das Ziel mit verhältnissmässig geringen Opfern zu erreichen. Die dermalige Direction der Pfälzischen Bahnen, welche in letzter Instanz die Verhandlungen führte und zum Abschluss brachte, hat sich damit um die allgemeinen Verkehrsinteressen nicht minder als um die besonderen Gesellschaftsinteressen wohl verdient gemacht.

Auf die einzelnen Theile der Neubauten übergehend, gedenken wir zunächst der Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen. Die Brücke wird eine Doppelbrücke, d. h. für den Eisenbahnverkehr (mit 2 Gleisen) und für den Strassenverkehr, also in derselben Weise wie die Cölner. Der Bau wird oberhalb der dermaligen Schiffbrücke an dem Mannheimer Schlossgarten ausgeführt und die Verbindung mit dem Ludwigshafner Bahnhof durch einen die Stadt Ludwigshafen umlaufenden Schienenstrang bewerkstelligt. Um der Schifffahrt ungehinderten Betrieb zu sichern, ist die Höhenanlage der Brücke auf 15,$_{80}$ Meter über den 0 Punct am Ludwigshafner Pegel angenommen, welche von beiden Bahnhöfen aus mit ziemlich günstigen Steigungen ($^1/_{100}$ Meter) erreicht werden kann. Hinsichtlich des zu wählenden Brückensystems hat man sich für das reine Fachwerk mit horizontalen Gurtungen entschieden, wie es z. B. auf der Rheinischen Eisenbahn bei der Mosel- und Nahebrücke und auf den Bayer. Ostbahnen bei der Passauer Innbrücke zur Anwendung gelangt ist. Die Wahl entspricht nicht nur speciell den örtlichen Verhältnissen und dem als Doppelbrücke nöthigen Portalbau, sondern lässt auch die Erreichung des Zweckes mit den geringsten Mitteln gewärtigen. Die Brücke erhält 2 Strompfeiler, also drei Oeffnungen von je 76,$_{10}$ + 86,$_{00}$ + 77,$_{50}$ Meter, was zusammen eine Länge von 240,$_{20}$ Meter = 800 Badische Fuss ausmacht. Die Stärke der Pfeiler mit 4,$_0$ Meter oberer Breite dürfte bei der Höhe von circa 15 Meter über der Betonsohle genügen. Kostspielige Fundirungsmethoden sind nicht zu erwarten, da das Stromprofil nach langen Erfahrungen sich kaum verändert und also besondere Tiefe in dieser Beziehung nicht bedingt ist. Den eisernen Oberbau betreffend, so glaubt man den für jede Oeffnung isolirten Trägern den Vorzug vor den continuirlichen Trägern geben zu müssen. Auch hier kommt das Stromprofil der Einrichtung zu Statten und können unnöthige Kosten vermieden werden. Dieselben, bei einer Bauzeit von 2$^1/_2$ Jahren, berechnen sich auf den gewiss mässigen Anschlag von fl. 1,600,000, (Unterbau fl. 600,000, Oberbau fl. 843,000, zwei Portale fl. 30,000, allgemeine Kosten fl. 127,000) wobei man allenthalben zu den sorgfältig ermittelten Preisen etwas zugegeben hat, um ja nicht eine unzureichende Summe zu erhalten. — Dies der wesentliche In-

Zeit fortfährt, um auf diese Weise die früher erlittenen Verluste zu compensiren, und für das Publicum einen längere Zeit unveränderlich bleibenden Tarif zu erzielen. Dieser Modus wurde, wie wir hören, auch vom Ministerium ausdrücklich als gerechtfertigt anerkannt. Trotz dieses Rechtes und trotz des Umstandes, dass die Interessen und Dividenden des Gesellschafts-Capitals zum grössten Theile im Auslande baar berichtigt werden müssen, brachte die Staatsbahn-Gesellschaft das Opfer, nicht nur den höheren Agiozuschlag nicht weiter einzuheben, sondern denselben sogar um 10 Procent zu reduciren, und so bedeutend unter das Niveau des allgemeinen Agio herabzugehen.

ǂ **Statistische Ausweise über den Krankenstand der Bediensteten der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft während des Jahres 1861.** Einen sehr interessanten Beitrag zur Eisenbahn-Medicinalstatistik liefert alljährlich der Chefarzt der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft, Herr Dr. Keller, durch die Zusammenstellung von Ausweisen über den Krankenstand des zahlreichen über verschiedene Klimate ausgebreiteten Personals der Gesellschaft.

In 27 Tabellen wurde das interessante Material pro 1861 zusammengestellt.

I. Die Krankenbewegung im Allgemeinen. Im Jahre 1861 befanden sich 14,534 Bedienstete in ärztlicher Behandlung. Hiervon wurden 13,089 geheilt, 472 in gebessertem Zustand entlassen, 349 ins Spital transferirt und 192 sind mit Tod abgegangen. Am letzten December 1861 verblieben noch in Behandlung 432.

Die Gesammtsumme der Erkrankungen ist gegen das Jahr 1860 um 1485 geringer. Diese erfreuliche Erscheinung ist dem geringern Auftreten der Wechselfieber-Endemien bei dem Ungarischen Bahn- und Werkspersonale zuzuschreiben.

Unter den 14,534 Erkrankungen befanden sich 9870 innere und 4664 äussere, d. i. auf 100 Erkrankungen kamen $67_{,91}$ interne und $32_{,09}$ externe Krankheitsformen. Im Vergleiche zum Jahre 1860, wo sich unter 100 Erkrankungen $73_{,29}$ interne und $26_{,71}$ externe befanden, stellt sich für das Jahr 1861 bezüglich des häufigeren Vorkommens der chirurgischen Krankheitsfälle ein Plus von $3_{,38}$ % heraus.

II. Die Krankenbewegung nach den einzelnen Monaten im Allgemeinen. Der grösste Krankenstand wurde an den Bahnlinien in den Monaten August und Januar, der kleinste im März und Juni; an den Werksorten der grösste im Mai und Februar, der kleinste im November und October beobachtet. Im Ganzen fand die grösste Kranken-Aufnahme im August (im Jahre 1860 auch August), die kleinste Kranken-Aufnahme im Juni (im Jahre 1860 im April) statt. In den ersten sechs Monaten war die Summe der Behandelten um 310 geringer, die Summe der Todesfälle jedoch um 26 grösser als in der zweiten Hälfte des Jahres.

III. Die Krankenbewegung in den einzelnen Monaten. Das höchste Erkrankungsprocent und die höchste Durchschnittzahl der täglichen Erkrankungen fällt bei den Bahnlinien auf den Monat August, bei den Werksorten auf den Monat Mai; bei beiden summarisch jedoch auf den Monat August

Das niederste Erkrankungsprocent, die tiefste Durchschnittzahl der täglichen Erkrankungen fällt bei den Bahnlinien auf März, bei den Werksorten auf December; bei beiden summarisch hingegen auf den Monat März.

Die längste durchschnittliche Krankheitsdauer entfällt bei den Bahnlininien auf den Monat April, Werksorten auf März, in Summa jedoch auf März. Die kürzeste durchschnittliche Krankheitsdauer bei den Bahnlinien auf August, Werksorten auf November, in Summa aber auf September.

Der höchste mittlere tägliche Krankenstand fällt bei den Bahnlinien auf den Monat August, bei den Werksorten auf Mai; in Summa auf Januar. Der tiefste mittlere tägliche Krankenstand bei den Bahnlinien auf Juni, Werksorten auf November; in Summa auf Juni.

Die durchschnittliche Anzahl der Arbeitstage auf Ein Mitglied pro Monat stellt sich am höchsten bei den Bahnen im Januar, Werksorten November, in Summa im October; am tiefsten bei den Bahnen im Februar, Werksortten im Mai; in Summa auf März.

Die Sanitätsverhältnisse an den Bahnlinien sind bedeutend günstiger als in den Werksorten, die Krankheiten sind da nicht nur häufiger, sondern dauern auch länger. Die Werksorte nehmen sohin auch einen grösseren Aufwand aus der Krankenkasse in Anspruch.

IV. Anzahl der Mitglieder am Kranken-Institute und ihre Bedienstung. In Summa zählte das Kranken-Institut im Jahre 1861 durchschnittlich einen permanenten Stand von 24,108 Mitgliedern, wovon

2157	Mitglieder	in	die	Altersclasse	zwischen	10—20	Jahren,
6723	„	„	„	„	„	20—30	„
8931	„	„	„	„	„	30—40	„
4629	„	„	„	„	„	40—50	„
1407	„	„	„	„	„	50—60	„
246	„	„	„	„	„	60—70	„
13	„	„	„	„	„	70—80	„
2	„	„	„	„	„	80—90	„
Sa. 24,108	Mitglieder.						

V. Verhältniss der vorgekommenen Erkrankungen zu dem gesammten Arbeiterpersonale, zu den einzelnen Krankheitsformen und der Verpflegsdauer. Unter 100 Mitgliedern und unter 100 Erkrankungen waren die Wechselfieber, Rheumen, Catarrhe der Luftwege und des Magens, die Quetschungen, Wunden und Abscesse am häufigsten, hingegen die Eitersucht, Säufer-Dyscrasie und Herzleiden, die Atropsie, Vergiftungen und Urin-Infiltration am seltensten vertreten.

Die grösste Sterblichkeit wurde bei Lungenentzündungen, Lungentuberkulose, Typhus und Lungenblutungen, bei Zermalmungen, Knochenbrüchen und Quetschungen beobachtet.

Im Ganzen stellte sich das Erkrankungsprocent unter den Mitgliedern auf $60_{,28}$, wovon $40_{,94}$ auf die medicinischen und $19_{,34}$ auf die chirurgischen Krankheitsformen kommen.

Unter den übrigen sehr specialisirten Nachweisungen wollen wir noch hervorheben:

VI. Sterblichkeit. Das procentuelle Mortalitäts-Verhältniss unter den Mitgliedern des Kranken-Instituts stellt sich an der Wiener Maschinenfabrik und bei der Brandeisler Local-Commission am höchsten, bei der Orwitzaer und Reschitzaer am tiefsten, dasselbe ist summarisch bei den Local-Commissionen der Werksorte höher als bei jenen der Bahnlinien und beträgt im Ganzen $0_{,88}$ %. Das procentuelle Mortalitäts-Verhältniss unter den Erkrankungen ist am grössten bei der Neu-Szönyer und Brandeisler Local-Commission, am kleinsten bei der Reschitzaer und Pester; dasselbe ist summarisch bei den Local-Commissionen der Bahnlinien höher als bei jenen der Werksorte und beträgt im Ganzen $1_{,45}$ %.

Die meisten gewaltsamen Todesarten kamen bei der Pester und Prager Local-Commission, gar keine bei der Wiener (Fabrik) vor; dieselben stellten summarisch sich bei den Local-Commissionen der Bahnlinien höher, als bei den Local-Commissionen der Werksorte und erreichten die Zahl von 47.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Pfälzische Maximiliansbahn.

(Neustadt-Weissenburg.)

Durch Beschluss der General-Versammlung der Pfälzischen Maximiliansbahn-Gesellschaft vom 19. December 1861, sowie durch die allerhöchste Concession Seiner Majestät des Königs von Bayern vom 28. Juni 1862 ist die Verwaltung dieser Gesellschaft ermächtigt worden, Behufs Erbauung einer Eisenbahn von Winden an den Rhein bei Maximiliansau und einer Ueberfahrtsanstalt für Eisenbahnwagen das Bau- und Einrichtungscapital der Maximiliansbahn-Gesellschaft um den Betrag von fl. 1,500,000 zu erhöhen und diesen Betrag in der Art aufzubringen, dass an die Actionäre auf je 3 ältere Actien eine neue Actie al pari abgegeben werde.

Diese neuen Actien, auf welche die $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie des Staates in gleicher Weise, wie für die ursprünglichen Actien durch Gesetz vom 10. November 1861 ausgedehnt worden ist, können in der Zeit vom 21. Juli bis Ende August d. J. mit halbjährigen Zinscoupons, beginnend per 1. Januar 1863, gegen Abstempelung der älteren Actien und gegen Erlegung von fl. 500 baar pro Actie nebst Zins vom 1. Juli bis zum Tage der Einzahlung à $4^1/_2$ % bei den Bankhäusern **M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M., W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,** sowie bei der **Directionscasse in Ludwigshafen** bezogen werden.

Zu diesem Behufe sind die älteren Actien (**No. 1—8800**) bei den obengenannten Bankhäusern oder der Directionscasse mit einem Anmeldungsverzeichnisse zu präsentiren, wo dieselben mit einem Stempel des Inhaltes: „Actien-Antheil für W.-Rh. Bahn empfangen 1862“ versehen werden.

Formulare der Anmeldungsverzeichnisse werden gratis abgegeben.

Nach Ablauf des obigen Termins wird die Verwaltung die von den Actionären nicht bezogenen neuen Actien für Rechnung der Gesellschaft verwerthen.

Ludwigshafen, den 15. Juli 1862.

Die Direction.
gez: Jaeger.

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der in Gemässheit der Kundmachung vom 12. Juli 1862 laut Notariats-Protocoll vom 18. Juli 1862 stattgehabten 5ten Ziehung zur Verloosung der Prioritäts-Obligationen der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft sind die nachstehenden 1725 Stück gezogen worden, und zwar:

Erste Emission 300,000 Stück von No. 1 bis No. 300,000.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
49,801— 49,900	100
67,401— 67,500	100
144,901—145,000	100
179,001—179,100	100
185,811—185,872	62
216,801—216,900	100
249,601—249,700	100
278,201—278,300	100
Zusammen	762

Zweite Emission 63,636 Stück v. No. 300,001 bis No. 363,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
327,221—327,282	62
347,801—347,900	100
Zusammen	162

Dritte Emission 100,000 Stück v. No. 363,637 bis No. 463,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
371,001—371,100	100
406,601—406,700	100
460,301—460,354	54
Zusammen	254

Vierte Emission 100,000 Stück v. No. 463,637 bis No. 563,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
507,401—507,500	100
513,901—514,000	100
518,901—518,954	54
Zusammen	254

Fünfte Emission 40,000 Stück v. No. 563,637 bis No. 603,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
590,601—590,602	2
594,701—594,800	100
Zusammen	102

Sechste Emission 75,000 Stück v. No. 603,637 bis No. 678,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
642,901—643,000	100
666,810—666,900	91
Zusammen	191

Die Rückzahlung der oberwähnten 1725 Stück Obligationen erfolgt gegen Rückstellung der Original-Obligationen vom **1. September 1862** angefangen mit dem Betrage von 500 Francs für jede Obligation, welcher Betrag bei den von der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien bewerkstelligten Rückzahlungen in Bankvaluta nach dem durchschnittlichen Mittelcurse der vorhergehenden Woche berichtigt werden wird.

Von den sämmtlichen obverzeichneten verloosten Obligationen werden vom 1. September 1862 an keine Interessen mehr bezahlt.

Wien, am 19. Juli 1862.

Von der General-Direction.

Königliche Ostbahn.

Vom **1. August cr.** ab werden im Gange unserer Schnellzüge auf der Bahnstrecke zwischen **Dirschau** und **Eydtkuhnen** einige Veränderungen eintreten, wonach Zug II in Königsberg künftig 25 Minuten früher eintreffen und von dort weiter gehen wird, während die bisherige Ankunfts- und Abfahrtzeit des Zuges I daselbst um 26 Minuten später stattfindet. Gleichzeitig wird auf einzelnen Theilen der erwähnten Bahnstrecke der Gang der Züge V und VI, sowie der Züge IX und X einige Abänderungen erleiden, welche sich bei den letzteren beiden Zügen auch bis auf die Bahnstrecke **Dirschau-Danzig** erstrecken.

Es wird hiernach Zug IX künftig 10 Minuten früher aus Danzig abgehen und Zug X daselbst 12 Minuten früher ankommen, wogegen die jetzigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten dieser Züge auf Station Gumbinnen unverändert beibehalten werden.

Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten und daselbst verkäuflichen Fahrpläne.

Bromberg, den 16. Juli 1862. **Königliche Direction.**

Oberschlesische Eisenbahn.

Vom **15. August cr.** ab wird auf der Stargard-Posener Eisenbahn neben der Haltestelle **Miala** auch **Dratzig** in der Weise als Haltestelle wieder hergestellt, dass alle zur Personenbeförderung bestimmte Züge dort halten, wenn Personen zu, oder abgehen.

Das Personenfahrgeld beträgt:

von Dratzig nach Kreuz und in umgekehrter Richtung:		von Dratzig nach Wronke und in umgekehrter Richtung:	
in I. Wagenclasse	6 Sgr.	in I. Wagenclasse	21 Sgr.
in II. „	5 „	in II. „	16 „
in III. „	3 „	in III. „	11 „
in IV. „	2 „	in IV. „	6 „

Zugleich bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 15. August cr. das Personenfahrgeld

von Miala nach Kreuz und in umgekehrter Richtung auf die Sätze von:		von Miala nach Wronke und in umgekehrter Richtung auf die Sätze von:	
in I. Wagenclasse	11 Sgr.	in I. Wagenclasse	16 Sgr.
in II. „	9 „	in II. „	12 „
in III. „	6 „	in III. „	8 „
in IV. „	3 „	in IV. „	4 „

ermässigt ist.

Breslau, den 22. Juli 1862

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Königl. Saarbrücker Eisenbahn.

Zur Unterhaltung der Saarbrücker Eisenbahn und zur Vergrösserung der Bahnhöfe ist die Anfertigung resp. Lieferung von

40 Weichen ohne Stellböcke und
31 Weichen mit Stellböcken

erforderlich, und soll dieselbe im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Zur Eröffnung der versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Weichen“ einzureichenden Offerten ist ein Termin auf

Donnerstag, den 7. August cr. Vormittags 10 Uhr

in meinem Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, und werden Lieferungslustige dazu mit dem Bemerken eingeladen, dass die Zeichnungen und näheren Bedingungen jederzeit bei mir eingesehen, auch abschriftlich bezogen werden können.

Saarbrücken, den 16. Juli 1862.

Der Eisenbahn-Bau-Inspector.
Quassowski.

Königl. Saarbrücker Eisenbahn.

Zur Unterhaltung der Saarbrücker Eisenbahn und zur Vergrösserung der Bahnhöfe ist die Lieferung von

190 Stück Puddelstahlschienen zu Weichenzungen

erforderlich und soll dieselbe im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Zur Eröffnung der versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Puddelstahlschienen“ einzureichenden Offerten ist ein Termin auf

Sonnabend den 16. August cr. Vormittags 10½ Uhr

in meinem Büreau auf hiesigem Bahnhofe angesetzt, und werden Lieferungslustige mit dem Bemerken eingeladen, dass Zeichnung und die näheren Bedingungen daselbst zur Einsicht bereit liegen, auch abschriftlich bezogen werden können.

Saarbrücken, den 26. Juli 1862.

Der Eisenbahn-Bau-Inspector.
Quassowski.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Juni 1862:

Einnahme für	Pers.	Güter.	Summa.	bis ult. Juni 62:	bis ult. Juni 61:
Thlr.	74,572	96,364	170,936	939,945	824,322

(Mehr-Einnahme bis ult. Juni 1862 gegen 1861: 115,623 Thlr.)

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Juni 1862:	für Pers.	für Fracht.	Summa.	Juni 1861:	Diff. 62:
Thlr.	25,737	53,665	79,403	62,298	+ 17,104

Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.

	für Personen	für Güter	f. ausserordl. Einnahmen	Summa:
Juni 1862:	Thlr. 13,731	18,609	691	33,022
„ 1861:	„ 9,966	19,359	775	30,101

Kgl. Saarbrücker Eisenbahn Saarbrücken u. Trierer-Bahn

Juni 1862:	f. Pers.	f. Güter	f. Kohlen.	Extraord.	Summe	bis ult. Juni 1862
	Thlr. 19,100	21,965	34,646	12,359	88,070	533,440

bis ultimo Juni 1861: 447,418, daher 1862: + 86,022

Rhein-Nahe B.	15,600	27,133		1,175	43,908	235,586

bis ultimo Juni 1861: 204,015, daher 1862: + 31,571

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Juni 1862:	für Pers.	für Güter	extraord.	Summa	bis ult. Juni:
	Thlr. 87,000	121,000	6,500	214,500	1,185,000

Also im Jahre 1862: + 7,000 Thlr. 1861: 207,957 1,167,800

Berlin-Potsdam Magdeburger Eisenbahn. Juni 1862:

für Pers.	Ertraord.	für Güter	Summa:	1861:	Differenz 1862
Thlr. 86,971	2,385	80,351	169,708	139,836	+ 29,872

Homburger Eisenbahn. Juni 1862:

für Pers:	für Güter	Extraord.	Summa	1861:
17,654 fl. 29 kr.	2,144 fl. 51 kr.	735 fl. 58 kr.	20,535 fl. 18 kr.	20,528 fl. 12 kr.

II. Privat-Anzeigen.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 2. August.
do. **Bremen**, Capt. C. Meyer, am Sonnabend, den 16. August.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 30. August.
do. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 27. September.
do. **Bremen**, Capt. C. Meyer, am Sonnabend, den 11. October.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 25. October.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren **Julius Böheim**, Generalagent, Reichsstr. No. 26. **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl**, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg**, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen
„ **Hull** „ Montag Morgen

Passage Preise: Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung.
Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl. Beköstigung.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Dampfschifffahrtsgesellschaft

des

Oesterreichischen Lloyd in Triest.

Die neuen Fahrpläne und Tarife der Dampfschifffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, sowie jede weitere Auskunft erhält man kostenfrei bei Herrn

G. Thornton in Leipzig,

General-Agenten des Oesterreichischen Lloyd für Norddeutschland und bei den Herren **Lüder & Tischer** in Dresden, Agenten des Oesterreichischen Lloyd.

Auskünfte über die Fahrpläne und Tarife ertheilen auch nachstehende Leipziger Speditionshäuser: **J. C. Seebe, J. F. Oehlschläger, Uhlmann & Co., Gerhardt & Hey, C. G. Lentsch.**

Royal Hôtel in London.

Black Friars Bridge.

Eigenth. Polydore de Kayser.

Im **Mittelpunkte der Stadt**, mit **Lesecabinet, Billard** und **Telegraphen** im Bureau des Hôtels, wo Depeschen nach dem Continent direct aufgegeben werden können.

In deutscher Art geführt und vorzugsweise von Deutschen besucht.

Kreosot.

Zum **Imprägniren** von **Eisenbahnschwellen** und jeder Art Hölzer, die den zerstörenden Einflüssen der Atmosphärilien ausgesetzt sind. Preise billig, Methode einfach. Bestellungen beliebe man zu wenden an die **Erzherzoglich-Herzogliche Torfproductenfabrik** in **Chlumetz**, Post Schwarzbach, in Böhmen.

Bazi & Comp. in **Brackwede** — Cöln Mindener Bahn —

Empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten — **Asphalt-Dachfilze** — als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens.

Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

№ 62. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 2. August 1862.

Inhalt: **Die Unterhaltung des Bahngeleises in Accord.** — **Eisenbahnrecht.** Nichtigkeit der Reglements bei der Entschädigung für abhanden gekommene Güter. — **Dienstjubiläum des Herrn v. Amsberg.** — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Königsberg-Pillauer Eisenbahn, Stand des Projects. Bayerische Bahnen, Vermessungen der projectirten Verbindungen mit Ingolstadt. Württembergische Eisenbahn-Projecte. Pferdebahn zwischen Stuttgart und Berg. — Eisenbahn-Betrieb: Norddeutscher Eisenbahn-Verband, temporäre Tarif-Aenderung. Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, Fahrplan-Aenderung. Cöln-Mindener Eisenbahn, Jahresbericht. Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband, Erweiterung des Personenverkehrs. Main-Weser-Bahn, Interesse-Declaration für Reisegepäck. Einführung neuer Transportbestimmungen und Tarifvorschriften für den Güterverkehr auf den K. Bayerischen Bahnen im Verkehr mit ausserbayerischen Bahnen. Werth- und Lieferzeit-Interesse-Versicherung. Württembergische Staatsbahnen, Abonnementskarten. Grossherzoglich Badische Staatsbahn, neuer Fahrplan. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Auszeichnungen von Seite der Jury der Londoner Ausstellung. Kaiserin Elisabethbahn, directer Eilgutverkehr zwischen Wien und Paris. — Ausland. Russland, Zollerhebung bei der Einfuhr von ausländischem Roh- und raffinirtem Zucker. — Telegraphenwesen. — Technische Notizen. — Postwesen. — Volkswirthschaftliches. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Cöln-Mindener Eisenbahn,** Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. **K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn,** Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. **Mecklenburgische Eisenbahn,** Ausloosung von Prioritäts-Obligationen. **Oberschlesische Eisenbahn,** Submission. **Kgl. Saarbrücker Eisenbahn,** Submission. **Fehlende etc. Güter** der K. Sächs. westl. Staats-Eisenbahnen. **Einnahmen** der Rheinischen, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Berlin-Anhaltischen etc. Eisenbahn.

Die Unterhaltung des Bahngeleises in Accord.

Unter der vorstehenden Ueberschrift wird in Nr. 45 dieser Zeitung ein Verfahren besprochen und empfohlen, welches, wie der Einsender dieses gehört, auf den Hannoverschen Staatseisenbahnen insbesondere auch auf den neueren, nördlichen Bahnstrecken fast allgemein üblich ist.

Wenn nach der Darlegung jenes die Accordbedingungen klar hinstellenden Artikels, die Unterhaltung der Geleise (des Oberbaues) in Accord-Arbeit nicht nur billiger, sondern auch besser bewirkt wird, als in gewöhnlicher Tagelohns-Arbeit: so muss es in der That befremdlich erscheinen, dass man in einem Zeitraum von fast 25 Jahren nicht schon früher und allgemeiner zu diesem Modus der Bahnunterhaltung übergegangen ist.

Eine jede Eisenbahn-Verwaltung — sei sie Staats- oder Privat-Verwaltung — muss unter allen Umständen ein reges Interesse daran haben, das ganze Getriebe auf der einen Seite so billig wie möglich, auf der anderen aber auch so tadellos und sicher wie möglich zu erhalten.

Nach beiden Richtungen hin hat es gewiss bei keiner gewissenhaften Verwaltung an Versuchen aller Art gefehlt, um die möglichst beste Verwaltungsmethode festzustellen; und wenn daher gerade bei der so sehr wichtigen Branche, der Oberbau-Unterhaltung, die empfohlene Accordarbeit gleichwohl eine allgemeinere Einführung nicht fand: so lässt sich wohl annehmen, dass sorglich erwogene Gründe die Ursache dazu abgaben.

Während die Ansichten über die Zweckmässigkeit von Accorden (Verträgen), welche grosse, umfangreiche Arbeitsleistungen zum Gegenstande haben, sehr getheilt sind, ist wohl kein Zweifel über die in jeder Hinsicht grosse Nützlichkeit und Zweckmässigkeit kleiner Arbeitsaccorde, welche der Arbeitsgeber mit dem einzelnen Handarbeiter oder durch einen ersten oder Vorarbeiter mit einer grösseren Zahl von Arbeitern abschliesst.

Die Vortheile solcher Accorde sind speciell aber auch für den Bau und für die Unterhaltung von Eisenbahnen so evident, dass alle diejenigen Arbeiten, welche besondere technische Vorübungen nicht erheischen, nur gegen Accordsätze ausgeführt werden sollten.

Es gehören dahin Arbeiten der folgenden Art:

Ab- und Aufladen von Schienen, Schwellen, Kies; Ausschachten und Bewegen von Kies und anderem Stein- und Erdmaterial; Kappen von Schwellen, Einbringen von Kies in neu regulirte Geleise, Reguliren der Banquettes, Heben von Gräben oder Entwässerungsrinnen und dergleichen mehr.

Bei allen derartigen Arbeiten kann und muss ein bestimmtes in Zahlen auszudrückendes Mass als wesentlich bestimmend für Arbeiter und Arbeitgeber zum Grunde gelegt werden, so dass unlösbare Zweifel über die Erfüllung der Accord-Bedingungen gar nicht auftauchen können.

Ganz anders aber verhält es sich mit solchen Arbeiten, welche, wie die Unterhaltung des Oberbaues einer Eisenbahn, auf eine Zahl- und Mass-Bedingung nicht basirt werden können.

Wäre es auch immerhin möglich, in einem auf ein Jahr laufenden Unterhaltungs-Contract zu stipuliren, dass beispielsweise ein Strang auf ... Ruthen Länge um ... Zoll überhöht oder dass das ganze Geleis um ... Zoll geboben werden müsse, so würden solche Zahlenbestimmungen doch als sehr vereinzelt verschwinden müssen gegen die an den Unternehmer zu stellenden Hauptforderungen, dass alle Arbeiten technisch gut, rechtzeitig, gediegen und also so gemacht werden, dass sie nicht blos ein ephemeres, sondern auch ein mehr dauerndes, nachhaltiges Resultat haben.

Dass nun aber solch' wesentliche Forderungen, von deren Erfüllung die Sicherheit des Betriebes abhängt, von dem Arbeitsunternehmer wirklich realisirt würden und zwar obenein besser als von Tagelohnarbeitern, welche unter der unmittelbaren Controle eines Bahnmeisters arbeiten: das darf mit Fug und Recht bezweifelt werden.

Der Arbeitsunternehmer hat für die Bahn gar kein Interesse: sein ganzes Streben wird vielmehr nur dahin gerichtet sein können, am Ende des Jahres so viel Ueberschuss wie irgend möglich zu erhalten: so wenig Tagewerke, wie irgend angänglich, auf die Unterhaltung der Bahn zu verwenden und dieselbe gerade nur so auszuüben, dass er am Ende des Jahres eine Erneuerung des Vertrages erlangt, Falls ihm derselbe gewinnbringend gewesen.

Es liesse sich dagegen einwenden, wie es Sache des Bahnmeisters sei, das Interesse seiner Behörde zu wahren, und nicht nur darauf zu achten, dass lediglich fähige und fleissige Arbeiter und zwar in ausreichender Zahl von dem Unternehmer beschäftigt:

sondern auch darauf, dass die Arbeiten selbst in jeder Hinsicht sorgfältig und technisch gut ausgeführt werden. Thut der Bahnmeister in dieser Beziehung aber seine Schuldigkeit in vollem Masse, indem er sich von aller Nachsicht gegen den Unternehmer frei erhält; dann ist zunächst nicht ersichtlich, wodurch zwischen dem Arbeiter und dem Beamten die Stellung einer Mittelsperson, eines Unternehmers, zu rechtfertigen ist, welcher die pecuniären Vortheile sich und seinen Mitarbeitern zuwendet, welche der Bahnmeister seiner eigenen Verwaltung erhalten könnte und sollte.

Dass es jedem diensteifrigen Bahnmeister aber gelingt, gegen ein angemessenes Tagelohn sich einen bleibenden Stamm guter Arbeiter zu erhalten, ist ganz unzweifelhaft. Selbstverständlich ist dabei, dass der Lohnsatz in grossen Eisenbahnbezirken sehr verschieden, dass er namentlich in der Nähe von Fabrik- oder Hauptstädten höher als anderswo normirt sein muss.

So kann auch wohl der in dem besprochenen Artikel erwähnte Umstand, wonach in der Nähe der Stadt Hannover tüchtige Arbeiter für die Bahn gegen einen Lohnsatz von 10 Groschen nicht zu haben sind, für die Beurtheilung des mitgetheilten Unterhaltungsmodus der Hannoverschen Bahnen kein Interesse haben.

Das Einschieben eines verantwortlichen Unternehmers zwischen Bahnmeister und Bahnarbeiter hat aber noch manche andere Bedenken, welche aus dem steten Zusammenleben eines speculirenden ungebildeten Arbeiters mit einem Beamten entspringen können: dahin gehört auch insbesondere das Bewusstsein, welches sich dem Bahnmeister aufdrängen muss, dass seine Verantwortlichkeit für den Oberbau durch den Unternehmer getheilt und diesem bei vorkommenden Unglücksfällen nach den ausdrücklichen contractlichen Stipulationen der Process gemacht werden wird.

Ist es auch jedenfalls nicht die Absicht, durch solche Stellung des Unternehmers den Bahnmeister von seiner eigenen Verantwortlichkeit ganz oder theilweise zu entbürden: so ist es doch zu befürchten, dass der Beamte in der Ausübung seiner Controle lascher zu Werke gehen wird, wenn er von der Mitverantwortlichkeit eines Zweiten weiss, als wenn er bedenkt, dass die ganze Verantwortlichkeit lediglich auf ihm allein ruht. Es belebt ihn auch gewiss in geringerem Grade das Bestreben, seine Bahnstrecke vorzugsweise als am besten und billigsten unterhalten anerkannt zu sehen.

Gegen die Verträge selbst lässt sich einwenden, dass die Stipulationen, wonach der Arbeitsunternehmer bei vorkommenden ihm zur Last fallenden Eisenbahnunfällen den Schaden zu tragen hat, im grossen Ganzen illusorisch sind. Wohlhabende Leute werden sich zu solchen Arbeits-Unternehmungen nicht hergeben; ein Contract mit solchen würde überdies sogar ganz erhebliche Bedenken haben. Wenn daher nur tüchtige Arbeiter die Unternehmer-Classe bilden werden, so werden sie, wenn sie auch in guten äusseren Verhältnissen leben, doch nicht im Stande sein, die verhältnissmässig erheblich grossen Kosten zu tragen, welche Beschädigungen der Bahn, der Fahrzeuge oder Güter bei Eisenbahnunfällen zu veranlassen pflegen.

In den qu. Verträgen ist, wie Einsender gehört, auch auf Beschädigungen der Bahn gerücksichtigt worden, welche in Folge ausserordentlicher Witterungsverhältnisse entstehen, und ist dem Unternehmer für Beseitigung derartiger Schäden eine besondere Vergütung zugesprochen worden. Es ist dies gewiss aus Rücksichten der Billigkeit geboten, lässt aber befürchten, dass die Unternehmer die Witterungserscheinungen sehr oft als „ausserordentliche“ ansehen und die vorgesetzten Beamten und Behörden nicht selten um Anerkennung ihrer desfallsigen Behauptungen angehen und belästigen werden.

Gewiss ist es, wie der besprochene Artikel anführt, von Belang, die auf ein Jahr laufenden Contracte im Sommer oder doch in guter Jahreszeit beginnen und enden zu lassen. Dies hat aber wieder wohl den Uebelstand im Gefolge, dass die Kosten der Oberbau-Unterhaltung nicht ohne Umstände für das Kalenderjahr, welches in der Regel auch das jedesmalige Etats-Jahr ist, sich ermitteln lassen. Dies ist denn vielleicht auch die Ursache gewesen, dass ein Theil dieser Verträge vom 1. Januar eines Jahres bis zum Beginn des anderen Jahres geschlossen ist, wonach also die an und für sich schon sehr schwierige vergleichende Untersuchung und Feststellung, in wie weit die Lage von Schwellen und Schienen auf 1—2 Meilen Länge sich gegen die vorjährige verbessert oder verschlechtert hat: in die zweifellos ungünstigste Zeit des Jahres fällt.

Solchen Uebelständen liesse sich indess wohl eine Abhülfe schaffen. Der Einsender dieses vermag aus den obigen Andeutungen indess die Zweckmässigkeit der qu. Accord-Arbeiten überhaupt nicht anzuerkennen, so wenig hinsichtlich der behaupteten besseren, als der angeblich billigeren Unterhaltung der Bahn.

Was den letzteren Punct anbetrifft, so lässt sich aus den Mittheilungen entnehmen, dass die Unterhaltung des Oberbaues der Bahn und der Geräthe pro Meile und Jahr bei zweigeleisigen Strecken im Durchschnitt 1175 Thlr. kostet; es wird die Unterhaltung der eingeleisigen Strecken etwa die Hälfte kosten, wenn diese Strecken verhältnissmässig ebenso stark benutzt sind.

Vorausgesetzt, dass die mit Rücksicht auf besondere Witterungsverhältnisse contractlich stipulirten Zuschüsse in den allerseltensten Fällen gewährt werden, so können jene Unterhaltungskosten als besonders hoch nicht erscheinen: bei Weitem ebenso wenig aber dürfen sie auch als besonders niedrig angesehen werden.

Die Unterhaltungskosten eines Vignolschienen-Oberbaues, welcher, wie dies auf den neueren, nördlichen Hannoverschen Bahnen der Fall ist, auf einer vorzüglich guten Kiesbettung ruht, können in der That sich nur auf wenige hundert Thaler im Durchschnitt der Jahre belaufen. Es wird dies der Fall sein, wenn die Bahnmeister zur Erfüllung ihrer Pflichten angehalten und wenn die Bahnwärter die oft langen freien Zeiten zwischen den Zügen zur Thätigkeit bei Unterhaltung des Oberbaues herangezogen werden, sei es einzeln, sei es in Vereinigung der nächsten Nachbaren.

Einen in der Regel sehr erheblichen Theil der Oberbau-Unterhaltungskosten bildet die Instandhaltung der Bahnhofsgeleise. Ob diese Arbeiten mit in die contrahirten Unterhaltungs-Beträge eingeschlossen sind, oder ob sich diese nur auf die freie Bahn beziehen, ist aus dem besprochenen Artikel nicht ersichtlich. Wie Einsender dieses indess zu erfahren Gelegenheit gehabt hat, sind jedenfalls einzelne Bahnhöfe von der Accord-Unterhaltung ausgeschlossen, so dass also den obigen Geldsummen auch noch die gewiss verhältnissmässig sehr erheblichen Kosten für die Unterhaltung der Bahnhofsgeleise hinzugerechnet werden müssen.

Dn

Eisenbahnrecht.

Nichtigkeit der Reglements bei der Entschädigung für abhanden gekommene Güter.

Der § 23 des neuen Vereins-Reglements für den Güterverkehr schreibt ebenso wie der § 14 des alten Reglements mit klaren Worten vor: dass bei gänzlichem oder theilweisem Abhandenkommen einer Sendung, der Werth derselben nicht höher als zu 20 Thlr. pr. Ctr. angenommen werden soll, insofern nicht vom Versender ausdrücklich ein höherer Werth declarirt und versichert wurde.

Diese Bestimmung ist klar und deutlich; sie ist der Handelswelt sehr genau bekannt, sie ist auch den alten Frachtbriefen vorgedruckt und man sollte meinen, dass bei so bestimmten Verabredungen ein Streit darüber nicht mehr entstehen kann, wie hoch der Centner einer Sendung zu entschädigen ist, sobald dieselbe ganz oder theilweise in Verlust geräth, oder, wie das alte Reglement ausdrücklich sagt: „abhanden kommt“. Dem ist jedoch durchaus nicht so. Es liegen mehrere Beispiele vor, wo das Handelsgericht zu Aachen die betr. Eisenbahnverwaltungen, trotz Frachtvertrag, Reglement und Verabredung zum Ersatz des vollen Werthes abhanden gekommener Güter verurtheilte.

Der eine vor längerer Zeit vorgekommene Fall betraf die Düsseldorfer Eisenbahn. Dieselbe musste für ein Collo, welches aus einem verschlossenen Wagen über Nacht gestohlen worden war, 64 Thlr. statt der reglementsmässigen 5 Thlr. 18 Sgr. an den Spediteur Mathé bezahlen. Das Gericht ging dabei von der Ansicht aus, dass es Pflicht der Verwaltung sei, die Wagen gehörig bewachen zu lassen, damit Nichts gestohlen werden könne. Dies habe sie versäumt und es verstosse daher gegen die guten Sitten und die öffentliche Ord-

nung, dem Frachtvertrage die Deutung zu geben, dass zu den abhanden gekommenen Gütern auch gestohlene zu rechnen seien.

Wenn schon dies Erkenntniss Veranlassung zu mancherlei Betrachtungen giebt, so dürfte dies in noch weit höherem Grade bei dem nachfolgenden Beispiele der Fall sein.

Die Spediteure Schiffer & Preusser in Aachen erhielten von Paris unter Werthdeclaration und Versicherung ein Collo von 37 Pfund zur Beförderung nach Hanau. Sie liessen dasselbe undeclarirt und unversichert als Eilgut weiter gehen und als es unglücklicherweise in Hanau abhanden gekommen, lehnten sie den ihnen reglementsmässig zustehenden Betrag der Vergütung von 7 Thlr. 13 Sgr. ab, declarirten nunmehr den Werth auf 113 Thlr. 5 Sgr. 2 Pf. und das Handelsgericht erkannte die betreffende Verwaltung zur Zahlung dieses Betrages für schuldig.

In diesem Fall war nun weder erwiesen noch eingeräumt, dass das Collo gestohlen worden sei. — Die Vertheidigung machte geltend, dass der Bahnhof in Hanau Tag und Nacht durch vereidigte Wächter bewacht und dass deshalb das Collo unmöglich gestohlen worden sei; vielmehr müsse angenommen werden, es sei verschleppt oder durch den Frachtführer in der Stadt an eine falsche Adresse abgegeben worden. Das Erstere namentlich sei trotz aller Sorgfalt der Bahnbeamten auf Zwischenstationen wie Hanau, wo die mit Personenzügen anlangenden Eilgüter schleunigst ausgeschieden, andere wieder aufgeladen werden, gar leicht möglich und auch im vorliegenden Fall wahrscheinlich der Grund des Verlustes etc. Das Erkenntniss dagegen lautete: so lange die Eisenbahn-Verwaltung nicht nachweise, was aus der fraglichen Kiste geworden sei, müsse angenommen werden, dieselbe sei gestohlen. Nach bisheriger Praxis könne aber alsdann das Fracht-Reglement keine Anwendung finden. Hätte die Hanauer Bahnverwaltung der Vermuthung, dass der zu transportirende Gegenstand entwendet sei, keinen Raum gönnen wollen, so hätte sie jedenfalls in irgend einer Weise darthun müssen, dass ein anderweites Abhandenkommen wenn auch nur wahrscheinlich sei. Da sie dies aber nicht gethan(?), so muss die Vermuthung der Entwendung aufrecht erhalten werden etc. —

Solcherweise zahlt nun die Verwaltung statt reglementsmässiger 7 Thlr. 13 Sgr., mit allen Kosten und Zinsen à 6 %, ca. 200 Thlr. — wegen der „guten Sitte“ und „öffentlichen Ordnung,“ denen zu Liebe das Reglement und der gedruckte Frachtvertrag zu Maculatur gemacht werden. Der Versender aber lacht sich ins Fäustchen und preist das Aachener Handelsgericht, welches verschleppte Colli nicht als abhanden gekommen betrachtet; welches es nicht der guten Sitte zuwiderlaufend findet, dass ein Collo, das in Paris unter Versicherung aufgegeben wird, wegen Oeconomie des Zwischenspediteurs unversichert weiter versandt wird; welches es auch in der Ordnung findet, dass die Eisenbahnverwaltung die Haftbarkeit für einen ihr gänzlich unbekannten Werth übernehmen soll, der zuletzt ebenso gut sich auf 2000 Thlr. wie auf 200 entziffern könnte. Ziehen wir nun noch in Betracht, dass die Verwaltung das Recht hätte, sich bei dem betreffenden Expeditions- oder Stations-Vorstande schadlos zu stellen, da dieser mit seiner Dienstcaution für derartige Versehen und Fehler aufzukommen hat, so dürfte die gute Sitte, welche verlangt, dass die Expeditionen sorgsam darauf achten, wenn die Colli Bezeichnungen tragen wie „aufrecht zu stellen“ „oben“ „Glas“ „zerbrechlich“ „to keep dry“ „piano“ etc. etc., um so das Interesse des Versenders speciell zu wahren — so dürfte dieselbe gute Sitte denn doch am Ende auch erheischen, dass der Expedition irgend ein Anhalt gegeben sei, um wahrzunehmen, dass ein anscheinend unbedeutendes Collo einen besonders hohen Werth hat. Selbst wenn es überflüssig und nicht reglementsmässig vorgeschrieben wäre, den besonderen Werth im Frachtbrief zu declariren, so könnte wohl erwartet werden, dass nach dem sittlichen Princip der Gegenseitigkeit ein solches Collo mit „werthvoll“ etc. bezeichnet würde, um eine grössere Aufmerksamkeit auf dasselbe zu lenken. Von Alledem ist natürlich niemals und auch hier nicht die Rede. Seitens des Versenders ist nicht das Geringste geschehen, was zu seinen Gunsten in die Waagschaale fällt. Ihm war es anheim gegeben zu wählen, ob er das Risico des etwaigen Verlustes über eine gewisse Grenze hinaus selbst tragen, oder es gegen Entrichtung einer kleinen Gebühr auf die Eisenbahn-Verwaltung übergehen lassen wollte. Er entschied sich für Ersteres, um ein paar Groschen zu sparen. Die Verwaltung dagegen hat nichts Ordnungsmässiges versäumt; es fällt derselben weder ein dolus noch eine culpa zur Last; es ist vielmehr nur einer der Umstände eingetreten, welche bei dem Hin und Her auf einer Zwischenstation mit sehr beschränkten Räumlichkeiten sehr erklärlich und entschuldbar sind; sie wäre dennoch gern bereit gewesen, das Risico dieser Umstände zu übernehmen, wenn der Versender es gewollt hätte. Er wollte dies aber nicht und — er hatte in seiner Weise Recht; denn wenn man eine Garantie umsonst haben kann, hat man nicht nöthig, eine Ausgabe dafür zu machen. — Schade nur um das Papier und die Druckkosten, die auf Reglement und Frachtvertrag verwendet worden, wenn dessen klare Bestimmungen zuletzt doch nur illusorisch sind. (Rodowicz').

Dienstjubiläum des Herrn von Amsberg,

Herzogl. Braunschweigischen Generaldirectors der Eisenbahnen und Posten.

Am 17. Juli d. J. feierte Herr von Amsberg, General-Director der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahnen und Posten, sein 50jähriges Dienstjubiläum unter einer überaus regen Theilnahme der Bevölkerung des ganzen Landes und vieler Verehrer von nah und fern.

Da der Jubilar unter den Gründern und Beförderern des Verkehrswesens, und insbesondere des Eisenbahnwesens in Deutschland eine hervorragende Stelle einnimmt, so wird es Ihren Lesern vielleicht nicht unwillkommen sein, wenn Einsender, soweit er dazu durch gelegentliche Wahrnehmungen in den Stand gesetzt ist, einige Facta aus der weitgreifenden Wirksamkeit des Herrn von Amsberg mitzutheilen versucht, indem er übrigens von einem besser Eingeweihten gern die Aufgabe gelöst sehen möchte, das an Erfahrungen und Beobachtungen höchst reiche Leben dieses Staatsmannes, dessen Verbindungen und Einwirkungen weit über die Grenzen seines Landes hinausgegangen sind, ausführlicher zu schildern.

Herr von Amsberg wurde vor 50 Jahren unter der Fremdherrschaft in der Steuerverwaltung des damaligen Königreichs Westfalen angestellt. Schon vor und während der Vertreibung des Usurpators fand er Gelegenheit, mit dem heldenmüthigen Herzoge Friedrich Wilhelm von Braunschweig in persönliche Beziehungen zu treten, er begleitete denselben in dem Feldzuge von 1815, ging nach dessen Tode in der Schlacht bei Waterloo mit den verbündeten Truppen nach Paris und wurde nach geschlossenem Frieden als Kammer-Assessor nach Braunschweig zurückversetzt.

Die Wohlfahrt des Landes ward tief zerrüttet, es herrschte allgemeine Nahrungslosigkeit und es fehlte an Händen, die verwahrlosten Felder zu bestellen.

Wiederholte Missernten in dem einen oder andern Theile des Landes steigerten den Nothstand um so höher, als der klägliche Zustand der Communicationswege die Verbindung auf's äusserste erschwerte. Herr v. Amsberg erkannte sofort, dass durch ein zweckmässiges Netz von Chausseeanlagen die wirksamste Hülfe geschaffen werden könne, aber nur mit grosser Anstrengung vermochte er die Schwierigkeit zu überwinden, welche seine damalige untergeordnete Stellung, das allgemeine Vorurtheil und vorzüglich der gänzliche Mangel an Geldmitteln und an einer geeigneten Wegegesetzgebung ihm entgegenstellten. Seine Thätigkeit richtete sich zunächst auf den Weserkreis, und es ist bezeichnend für die damaligen Zustände, dass er die Reise dahin zu Pferde machen musste, weil mit Fuhrwerk nicht durchzukommen war. Er traf Ortschaften, welche seit Menschengedenken kein Fremder, kein Beamter, kein Französischer oder Braunschweigischer Soldat betreten hatte. Die Bauern, von welchen die hauptsächlichste Hülfe bei den Chausseebauten verlangt werden musste, widersetzten sich hartnäckig, ja es kam vor, dass sie nicht zu bewegen waren, die Chausseen durch die Dörfer hindurch führen zu lassen.

Die zähe Beharrlichkeit des Herrn von Amsberg drang indess, wenn auch höchst langsam, durch; man befreundete sich allmählich mit ihren Resultaten und er wurde dadurch in den Stand gesetzt, nach und nach die Grundzüge des vortrefflichen Strassennetzes zur Ausführung zu bringen, durch welches das Braunschweigische Land sich auszeichnet.

Herr von Amsberg begnügte sich nicht mit diesen Erfolgen: der Verkehr musste durch stärkere Hebel in Bewegung gesetzt werden, und so entstand in ihm nach und nach die Idee von Eisenstrassen, nach Art derjenigen, welche damals in England zum Transport der Kohlen aus den Gruben benutzt wurden. Es war im Jahre 1824, als Herr von Amsberg mit dem bis in die kleinsten Details ausgearbeiteten Projecte einer 51 Meilen langen Eisenbahn hervortrat, welche von Braunschweig und Hannover über Celle nach Bremen und Harburg führen sollte. Der Transport sollte natürlich durch Pferde beschafft werden, da die Locomotive noch nicht erfunden war. Aber wie bäumten sich Gleichgültigkeit, Unkenntniss und Vorurtheil gegen dies, nach den damaligen Begriffen unerhörte Project! Was soll werden aus den mühsam geschaffenen Chausseen, aus den Fuhrleuten, den Pferden und Gastwirthen, den Schmieden und Stellmachern, den Städten und Dörfern, welche bisher aus dem Landfuhrwerk ihre Subsistenz gezogen haben? Wer wird die colossalen Summen herbeischaffen und verwalten, welche eine solche Anlage erfordert? Wer kann die Folgen einer solchen Umwälzung aller Verhältnisse ermessen? Diese und ähnliche Fragen traten dem Herrn von Amsberg überall entgegen, wo er es versuchte, Gönner für sein Project zu gewinnen, und als er einst in einer Versammlung einflussreicher Männer seine Idee in langer Rede mit Wärme vertheidigt hatte, glaubten die Meisten einen Phantasten, Viele einen Irrsinnigen in ihm erkannt zu haben. Die Ausgleichung der Meinungen erforderte Zeit, und da Herr von Amsberg vom Jahre 1828 an seine Thätigkeit anderen Gegenständen zuwenden musste, so blieb sein Project einstweilen auf sich beruhen.

Die diplomatischen Missionen, welche ihn darauf während einer Reihe von Jahren an die Deutschen Höfe führten, liegen ausserhalb unseres speciellen Interesses. Ebenso mag nur kurz erwähnt werden, dass unter seiner Leitung die sämmtlichen Verwaltungsbehörden des

Herzogthums reorganisirt wurden. Seine besondere Vorliebe für die Verkehrsinteressen äusserte sich gleichzeitig in einer sehr erfolgreichen handelspolitischen Thätigkeit. Unter den vielen wichtigen Staatsverträgen, welche durch Hrn. von Amsberg vermittelt und abgeschlossen wurden, mögen hier die Zollverträge mit Hannover, Oldenburg und Schaumburg-Lippe vom 1. Mai 1834, 7. Mai und 27. Juni 1863, 6. März und 11. Novbr. 1837, welche den Norddeutschen Steuerverein begründeten und ausbildeten, der Handelsvertrag mit den Zollvereinsstaaten vom 1. November 1837, welcher den späteren Anschluss an den Zollverein vorbereitete, die Verträge vom 19. October 1841, wodurch der Anschluss selbst erfolgte und die Weserzölle regulirt wurden, endlich die commissarische Mitwirkung bei den Wiener Zollconferenzen im Jahre 1852 erwähnt werden. — Es gab eine Zeit, wo man in Braunschweig nicht mit der heutigen Befriedigung auf die Thätigkeit des Herrn von Amsberg hinblickte. Der Anschluss an den Zollverein, welcher durch besondere Umstände unvermeidlich geworden war, rief eine grosse Missstimmung gegen ihn hervor, auch wurde ihm sehr zur Last gelegt, dass er dabei auf eigene Verantwortung die Branntweinsteuer von der gemeinsamen Vertheilung ausgeschieden hatte, eine Massregel, durch welche dem Lande späterhin bedeutende pecuniäre Vortheile erhalten sind.

Bei dieser umfangreichen Thätigkeit fand Herr v. Amsberg noch Musse, seine Lieblingsprojecte zur Begründung des Eisenbahnwesens zu fördern. Bei der Zolleinigung mit Hannover im Jahre 1834 hatte er sich von der dortigen Regierung das Zugeständniss verschafft, dass, falls überhaupt eine Bahn von Hannover nach Bremen und Harburg ausgeführt werden sollte, der Anschluss von Braunschweig zu gestatten sei. Gleichzeitig wurden Comités zur Förderung des Amsberg'schen Projects zu Stande gebracht; es entstand aber bald ein neuer Zwiespalt der Meinungen, indem man Hannoverscherseits den Verkehr zwischen Braunschweig und Harburg auf einem bedeutenden Umwege über Hannover ziehen wollte und die Fortsetzung nach dem Osten, welche Herr von Amsberg in der Richtung von Braunschweig über Helmstedt nach Magdeburg projectirt hatte, von Hannover über Hildesheim und Halberstadt nach Magdeburg und Halle hergestellt zu sehen wünschte.

Die grossen Nachtheile, welche für Braunschweig aus diesen Gegenprojecten entspringen mussten, spornten den Herrn von Amsberg zu einer bewundernswerthen Thätigkeit. In Magdeburg und Berlin fand er einflussreiche Männer, welche seine Absichten unterstützten, jedoch nicht hindern konnten, dass der directe Weg über Helmstedt zu Gunsten einer Verbindung mit Halberstadt aufgegeben werden musste. Im Jahre 1836 kam auch eine Vereinigung mit Hannover zu Stande, welche im Widerspruch mit dem Amsberg'schen Projecte, dem Knotenpuncte Lehrte seine Entstehung gab.

Trotz aller dieser Verhandlungen wollte indess die Sache keine Fortschritte machen und Herr von Amsberg unternahm es deshalb, das überall und namentlich auch bei den Regierungen von Preussen und Hannover noch herrschende Misstrauen durch Thatsachen zu beseitigen. Er proponirte seiner Regierung im Jahre 1835 den Bau der Bahn von Braunschweig nach Harzburg, in der sichern Voraussicht, dass dadurch eine kräftige Anregung zur Nachahmung gegeben und ein Krystallisationspunct für die weitere Ausbildung der Bahnlinie gewonnen werden würde.

Die Braunschweigische Regierung war erleuchtet genug, um die Ausführung der Bahn — der ersten Staatsbahn in Deutschland — zu beschliessen, auch wurde die auf 400,000 Thlr. veranschlagte Bausumme von den Ständen nach langem Widerstreben bewilligt. Es mag uns jetzt naiv erscheinen, dass man sich mit dieser geringen Summe den Bau einer 6 Meilen langen Eisenbahn zu bestreiten erkühnte, — indess damals hielt man dieselbe für einen sehr bedeutenden Aufwand, und ohne die Bescheidenheit des Aufstellers der Kostenanschläge wäre vielleicht das ganze Project vereitelt worden.

Es fehlte zu jener Zeit in Deutschland noch an allen Erfahrungen im Bahnbau. Selbst in England war man noch zu keinem practischen Systeme gekommen und die dort aufgewandten Geldmittel erschienen für unsere Verhältnisse unerschwinglich. Man entschied sich daher hier für das wohlfeile Americanische Bausystem, indem man die Gleise von Langhölzern mit aufgenageltem Flacheisen zu construiren beschloss. Auf einigen, in Steigungen von $^1/_{50}$ liegenden Strecken sollte die Bahn mit Pferden betrieben werden.

Als die Erdarbeiten der $1^1/_2$ Meilen langen Strecke von Braunschweig bis Wolfenbüttel fast beendigt waren, überzeugte sich Herr von Amsberg auf einer Reise in England, wo man inzwischen zu immer stärkeren Oberbau-Constructionen vorgeschritten war, dass das projectirte Bausystem der Harzburger Bahn ein durchaus verfehltes sein würde. Der Wunsch, das begonnene Werk zu retten, dem übeln Eindruck des Misslingens, welcher dem Eisenbahnwesen in ganz Norddeutschland auf lange Zeit sehr nachtheilig werden konnte, vorzubeugen, spornte Herrn v. Amsberg zu dem muthigen Entschlusse, auf eigene Hand für jene Strecke starke Schienen nach dem neuen Vignoles'schen Muster in England anzukaufen. Er durfte hoffen, dass dies Verfahren durch die Umstände und durch die Begutachtungen der bedeutendsten Englischen Eisenbahntechniker gerechtfertigt erscheinen würde. Aber ein schlechter Empfang wurde ihm bei der Rückkehr bereitet! — In den Ständen erhob sich ein Sturm des Unwillens über die Ueberschreitung der Anschlagssumme, alle Zweifler und Bedenklichen erhoben das Haupt und selbst die Einsichtsvolleren wurden mit fortgerissen. Man erklärte das ganze Unternehmen für Schwindel, für den Ruin des Staates und der Gesellschaft, man sah voraus, dass auf den Eisenbahnen auch nicht ein Centner Gut befördert werden könne, dass sie aber aus dem fleissigen Bürger durch die Verlockungen zum Reisen einen Müssiggänger erziehen würden. Wer die Schienen gekauft habe, möge sie bezahlen, und ein Mann, der so das Vertrauen des Landes gemissbraucht habe, sei nicht würdig, fernerhin an der Spitze der Finanzverwaltung zu stehen. So leicht kann die öffentliche Meinung sich täuschen, wo sie nicht von der Erfahrung geleitet wird.

Glücklicherweise liessen der Regent und seine Räthe durch diese Urtheile sich nicht bestimmen, auch war der Bahnbau schon zu weit vorgeschritten, um wieder eingestellt werden zu können. Die Eröffnung der Strecke von Braunschweig bis Wolfenbüttel verzögerte sich indess unter diesen Umständen bis zum December 1838, aber sie verschaffte zugleich dem Herrn von Amsberg die verdiente Genugthuung.

Nach dem ersten Eröffnungszuge kam mancher Widersacher, um unter Thränen das ihm zugefügte Unrecht abzubitten. Die Personenfrequenz überstieg die kühnsten Voraussetzungen, und von nah und fern eilte man herbei, das Wunder zu sehen. Auch der König Ernst August von Hannover entschloss sich zu einer Probefahrt, und sie genügte, um statt eines Widersachers einen Gönner des Eisenbahnwesens zu gewinnen. Man kann sagen, dass auf dem Wege nach Harzburg die Verbindungen Braunschweigs nach Osten und Westen gefunden wurden, denn von da an ging die Entwickelung der Bahnlinien in Braunschweig und den Nachbarländern mit raschen Schritten voran.

Die weitere Thätigkeit des Herrn von Amsberg um das Eisenbahnwesen können wir, des beschränkten Raumes wegen, nur kurz andeuten. Er vermittelte und brachte zum Abschluss,

am 13. November 1837 den Vertrag mit Hannover über Durchführung der Harzburger Bahn durch das Hannoversche Gebiet,

am 22. Februar 1841 den Vertrag mit Hannover wegen der Bahnverbindungen zwischen Braunschweig, Hannover und Hildesheim,

am 10. April 1841 den Vertrag mit Preussen und Hannover wegen Durchführung der Bahn von Magdeburg über Braunschweig und Hannover nach Minden,

am 10. April 1841 den Vertrag mit Preussen wegen Ausführung der Bahnstrecke zwischen Magdeburg und Braunschweig,

am 9. März 1842 den Vertrag mit Hannover über die Ausführung der Bahn Braunschweig-Hannover und Celle-Hildesheim,

am 1. Mai 1844 und 16. Mai 1850 die Verträge mit Hannover über den Betrieb der Braunschweig-Hannoverschen Bahn,

am 5. März 1848 den Vertrag wegen Gründung des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes,

in den Jahren 1844, 46, 52, 55 u. s. f. die Verträge mit Preussen und Hannover über den Fahrplan der durchgehenden Züge zwischen Berlin und Cöln,

in den Jahren 1848 u. 52 die Verträge mit Preussen über Anlegung einer durchgehenden Telegraphenleitung,

am 3. November 1852 den Vertrag mit Hannover wegen Ausführung der Braunschweigischen und der Hannoverschen Südbahn,

am 23. Februar 1861 den Vertrag mit Preussen wegen der jetzt im Bau begriffenen Eisenbahnverbindung Buke-Kreiensen.

Vielfach und bedeutend sind die Erfolge, welche Herr von Amsberg durch einen seltenen Scharfblick, durch eine nicht zu ermüdende Thätigkeit und Beharrlichkeit, durch einen für jede Verbesserung und Verkehrserleichterung empfänglichen Sinn in seinen verschiedenartigen Stellungen errungen hat. Als Staatsmann stets das Wohl des Landes im Auge habend, hat er als Privatmann jede humane Bestrebung zu fördern gesucht. Es konnte deshalb auch nicht fehlen, dass bei seinem 50jährigen Dienstjubiläum die ganze Bevölkerung des Landes und viele Freunde aus allen Theilen Deutschlands ihre Verehrung auf eine wahrhaft erhebende und für den Jubilar bei seiner grossen Anspruchslosigkeit augenscheinlich sehr überraschende Weise an den Tag legten.

Das Fest begann schon am 30. Juni a. c. zu Thale in einer Versammlung der Directionen des Norddeutschen Eisenbahnverbandes, welche ihn als Ehrengast bewirtheten und ihm bei Ueberreichung eines silbernen Pokals ihre Anerkennung bezeugten. In Braunschweig wurde das Fest am 16. Juli a. c. durch eine Serenade sämmtlicher Gesangvereine, am 17. durch eine Morgenmusik eingeleitet. Vormittags erschienen die zahlreichen Deputationen zur Gratulation und Ueberreichung von Ehrengaben: zuerst diejenige der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbeamten, dann Deputationen des Magistrats und der Stadtverordneten, der Kaufmannschaft, der Fabrikanten, des Bürgervereins in Braunschweig, sowie Abgesandte aus fast allen Städten des Landes und von zahlreichen Corporationen und Gesellschaften des In- und Auslandes. Sehr zahlreich waren ausserdem die persönlichen, schriftlichen und telegraphischen Glückwünsche. Neben vielen anderen, durch künstlerischen und zum Theil auch durch materiellen Werth sich auszeichnenden Ehrengaben, Adressen und Ehrenbürger-Briefen ist besonders das Grosskreuz des Herzogl. Braunschweigischen Ordens Heinrich des Löwen, und der Königl. Preussische Kronenorden zu erwähnen. Mehrere Festdiners boten Gelegenheit, herzliche Toaste auf den Jubilar auszubringen, und ein grosser Fackelzug

machte den Schluss des Festes. Der folgende Tag bereitete dem Jubilar in Harzburg, wo er ein freundliches Landhaus besitzt, und wo die Folgen seiner Thätigkeit in dem Umschwunge aller Nahrungsverhältnisse recht sichtbar zu Tage getreten sind, eine neue Ueberraschung, indem die Einwohnerschaft durch Fackelzüge, Illuminationen und sinnige Gaben ihre Anhänglichkeit und Verehrung an den Tag legten.

Im Alter von 74 Jahren, aber noch frisch an Geist und Körper, möge es dem Jubilar beschieden sein, noch lange seinem Wirkungskreise erhalten zu werden.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Königsberg-Pillauer Eisenbahn. (Stand des Projects). Das Anlage-Capital der Königsberg-Pillauer Eisenbahn ist bekanntlich auf 1,400,000 Thlr. festgesetzt, während nur 800,000 Thlr. gezeichnet sind. Die mehr locale Bahn hat nämlich zu wenig Interesse für den allgemeinen Börsenverkehr. Um nun aber doch die Zeichnungen für das Rest-Capital zu beschaffen, hat das Comité einen originellen Weg eingeschlagen, der unseres Wissens hier, gegenüber einem derartigen Projecte, in Deutschland zum ersten Male beschritten wird, der aber um so mehr Beachtung verdienen dürfte, als derselbe in England bereits mehrfach zum Ziele geführt hat. Das Comité hat nämlich die Submissionen auf die Arbeiten und Lieferungen für die Bahn ausgeschrieben und den Submissions-Bedingungen die Bestimmung einverleibt, dass der Unternehmer für einen Theil seines Rechnungsbetrages Actien zeichnen muss. Die Anschlagssumme der ausgeschriebenen Arbeiten und Lieferungen beläuft sich auf 1,149,378 Thlr. Gelingt es demnach, und wir zweifeln nicht daran, die Unternehmer dazu zu bestimmen, 50 % ihrer demnächstigen Forderungen in Actien zu entnehmen, so ist damit ungefähr das ganze Actien-Capital begeben und das Unternehmen gesichert.

Bayerische Bahnen. (Vermessungen der projectirten Verbindungen mit Ingolstadt). Die General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten hat zum Vollzuge des Landtags-Abschiedes Abschnitt 1, § 3, Ziffer 3, im Auftrage des Staatsministeriums des Handels bezüglich der Eisenbahn-Verbindungen mit Ingolstadt über die verschiedenen Richtungen Erhebungen angeordnet, beziehungsweise zur Vornahme genauer Terrain-Untersuchungen und genereller Projectirungen der einzelnen Bahnlinien Auftrag ertheilt. Diese Richtungen sind: 1) Ingolstadt-München, 2) Ingolstadt-Nürnberg (direct), 3) Ingolstadt-Pleinfeld, 4) Ingolstadt-Gunzenhausen, 5) Ingolstadt-Donauwörth-Offingen, 6) Ingolstadt-Augsburg, 7) Ingolstadt-Regensburg.

≻ **Württembergische Eisenbahn-Projecte.** Zu Ausführung der früher schon in diesen Blättern erwähnten Bahn von Boihingen (Station der obern Neckarbahn) nach Kirchheim u/Teck, der ersten Privatbahn Württembergs, hat die Regierung nunmehr die Concession ertheilt. —

≻ **Pferdebahn zwischen Stuttgart und Berg.** Die Anlegung derselben befindet sich gleichfalls noch fortwährend im Stadium der Vorbereitung. Doch sind inzwischen nach und nach die Genehmigungen verschiedener Mitstimmungsberechtigter erfolgt, und ist neuerdings der ganze Plan der Cognition des Stuttgarter Gemeinderaths unterstellt worden, welcher insofern das letzte entscheidende Wort bei der Sache hat, als die projectirte Bahn nicht ihre eigene Trace haben wird, sondern ihre Schienen auf die dem sonstigen öffentlichen Verkehr dienenden Strassen der Stadt (wie der Staatsstrasse bis Berg) zu legen gedenkt. —

Eisenbahn-Betrieb.

50jähriges Bürgerjubiläum des Commerzienraths Herrn Johann Friedrich Dannenberger zu Berlin. Dieser von vielen Seiten bei seinem kürzlich gefeierten 50jährigen Bürgerjubiläum durch Beweise der Verehrung ausgezeichnete Mann war einer der Gründer und ersten Directoren der Berlin-Anhaltischen Bahn und wendete nicht nur seine volle Thätigkeit derselben zu, sondern wirkte auch hierbei wie bei allen ähnlichen Fällen völlig uneigennützig, indem er sein ganzes Directorengehalt zur Begründung des Beamten-Pensionsfonds überwies. Ebenso stand er seiner Zeit mit an der Spitze der Darlehenscassen, half die Wasch- und Bade-Anstalten und eine Menge ähnlicher gemeinnütziger Unternehmungen begründen. Er ist der Besitzer der weit über die Grenzen unseres Vaterlandes bekannten „Dannenberger'schen Kattunfabrik," deren bedeutender Geschäfts-Umfang sie zu einer der grössten Etablissements auf dem Continent macht. Die städtischen Behörden haben ihm ihre Glückwünsche und sonstigen Zeichen der Theilnahme nach Marienbad, wo er gegenwärtig weilt, entsendet, und Se. Majestät der König hat dem Vernehmen nach demselben den Rothen Adlerorden II. Classe als Auszeichnung verliehen.

—y— **Norddeutscher Eisenbahn-Verband.** (Temporäre Tarif-Aenderung). Getreidetransporte in Quantitäten von mindestens 100 Ctr., welche mit directen Frachtbriefen über Berlin oder Dresden kommen, werden bis zum 1. October c. im Versande von genannten Stationen nach sämmtlichen Norddeutschen Verbandstrecken zu dem ermässigten Frachtsatze von 2 Silberpfennigen pr. Ctr. und Meile befördert. Diese Frachtermässigung tritt sofort in Kraft.

—y— **Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.** (Fahrplan-Aenderung). Vom 20. Juli c. ab werden die seither um 4 Uhr Morgens von Berlin — und um 5 Uhr 15 Min. Morgens von Magdeburg — abgehenden gemischten Züge als blose Güterzüge ohne Personen-Aufnahme befördert, und dagegen zwei neue Personenzüge eingelegt, von denen der eine 6 Uhr Morgens von Berlin, der andere $6^1/_2$ Uhr Morgens von Magdeburg ausgeht; Fahrzeit $3^3/_4$—4 Stunden, (gegen 7 resp. $6^1/_4$ Stunden seitherig). — Der erstgenannte Zug findet in Magdeburg Anschluss an den daselbst um 10 Uhr Morgens abgehenden, ebenfalls neu eingelegten Personenzug resp. an den nun 10 Uhr 28 Min. Vormittags nachfolgenden Schnellzug, welche beide vereint um 11 Uhr 15 Min. Vormittags in der Richtung nach Thale weiter führen.

Cöln-Mindener Eisenbahn. (Jahresbericht). Aus dem sehr umfangreichen Jahresberichte, der sich durch ganz besonders sorgfältige Ausarbeitung auszeichnet, theilen wir im Anschluss an unser neuliches Referat über die General-Versammlung in No. 57, S. 563, folgende Hauptmomente mit:

Am Schlusse des Jahres 1861 umfasste auf der Hauptbahn, der Ruhrorter und der Duisburger Zweigbahn, der Grundbesitz der Gesellschaft 3891 Morgen 111 Quadratruthen 73 Quadratfuss. Im Jahre 1861 und im Anfange des Jahres 1862 sind mittelst Locomotivbahnen die Kohlenzechen Gustav, Carl, Neuessen, Bonifacius, Präsident, Rheinelbe, Hannibal, Constantin, Pluto (St. Nicolaus), Königsgrube, vereinigte Westphalia angeschlossen worden.

Hinsichtlich der Frequenz und des Ertrages des Gesammt-Personenverkehrs ist zu bemerken: 1) dass überhaupt 2,532,232 Personen, auf 1 Meile reducirt 13,385,308 Person., und auf der ganzen Bahnlänge 300,186 Personen befördert worden sind; 2) dass jede Person durchschnittlich $5_{,286}$ Meilen auf der Bahn zurückgelegt hat; 3) dass die Gesammt-Einnahme aus der Personenbeförderung (excl. des Betrages der Extrazüge) einschliesslich der Gepäck- und Hundefrachten 1,353,609 Thlr 28 Sgr. 8 Pf. betragen, mithin 4) durchschnittlich jede beförderte Person überhaupt 15 Sgr. $3_{,77}$ Pf., und pr. Meile 2 Sgr. $10_{,79}$ Pf. eingebracht hat; 5) dass die gesammten Einnahmen des Personenverkehrs einschliesslich aller Nebenerträge sich auf die Totalsumme von 1,373,549 Thlr. 6 Sgr. 6 Pf. (3163 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf. weniger als im Vorjahre) belaufen haben. Von dem Gesammtertrage kommen auf den Verkehr der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn 129,153 Thlr 20 Sgr. 6 Pf. oder 5218 Thlr. 19 Sgr. mehr, als im Vorjahre. Für den Antheil der Hauptbahn bleiben demnach 1,244,395 Thlr. 16 Sgr. oder 8382 Thlr. 5 Sgr. 7 Pf. weniger als im Vorjahre. Der Ertrag pr. Meile Bahnlänge stellt sich für die Hauptbahn auf 34,077 Thlr., für die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn auf 16,004 Thlr., und für beide zusammen 29,412 Thlr.

Das beförderte Quantum der ihrem Gewichte nach tarifirten Güter betrug überhaupt $65,327,147_{,9}$ Ctr., der Ertrag überhaupt 3,994,907 Thlr. 20 Sgr. 7 Pf., durchschnittlich pro Ctr. $22_{,016}$ Pf. und Meile $2_{,787}$ Pf., die durchschnittlich zurückgelegte Transportstrecke jedes Ctrs. Gut $7_{,900}$ Meilen. Demnach haben gegen das Vorjahr das beförderte Quantum überhaupt um $12,149,257_{,8}$ Ctr., der Ertrag überhaupt um 699,714 Thlr. 26 Sgr. 1 Pf. zugenommen, dagegen der durchschnittliche Ertrag pro Ctr. um $0_{,292}$ Pf., und pro Ctr. und Meile um $0_{,172}$ Pf. abgenommen. Dem Gesammtertrage der nach ihrem Gewichte tarifirten Güter von 3,994,907 Thlr. 20 Sgr. 7 Pf. treten hinzu: 1) Aus dem Vieh-Transport 104,068 Thlr. 7 Sgr. 8 Pf. 2) Aus dem Transport von Eisenbahn Fahrzeugen 9930 Thlr. 27 Sgr. 8 Pf. 3) Aus dem Transport von Leichen 601 Thlr. 14 Sgr. 6 Pf. Demnach Total-Ertrag des Güter-Verkehrs 4,109,508 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf. (711,566 Thlr. 9 Sgr. mehr als im Vorjahre). Von der Gesammt-Güterfrequenz kommen auf die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn $5,321,797_{,3}$ Ctr. mit 225,706 Thlr. 1 Sgr. 6 Pf. Ertrag oder 50,858 Thlr. 2 Sgr. 10 Pf., nahezu 30 % mehr als im Vorjahre. Für den Ertrag der Hauptbahn bleiben demnach 3,883,802 Thlr. 8 Sgr. 11 Pf. oder 106,356 Thlr. pro Meile Bahnlänge. Für die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn stellt sich der Ertrag pro Meile Bahnlänge auf 27,968 Thlr.

Der Geldertrag aus den Gütertransporten hat auf der Hauptbahn, einschliesslich der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn, 4,109,508 Thlr. und zwar 711,566 Thlr. mehr wie im Vorjahre betragen, und fallen davon 106,356 Thlr. auf jede Meile der Hauptbahn. Zu den am Schlusse des Jahres 1860 vorhandenen 176 Locomotiven kamen 34 hinzu und wurden noch 20 in Bestellung gegeben, welche im laufenden Jahre zur Ablieferung kamen; zur Verstärkung des schon bedeutenden Wagenparks wurden im Jahre 1861 533 neue Güterwagen, meistens zu 100 Ctr. Tragfähigkeit pr. Achse eingestellt und deren noch 743 in Bestellung gegeben. Die Total-Einnahme des Jahres 1861 hat nahe

an 6 Millionen Thlr. betragen, und nach Abzug der Ausgaben einen Ueberschuss von 2,477,720 Thlr. zurückgelassen. Die eigentlichen Betriebs-Ausgaben haben 37,05 %, und wenn die Ausgaben aus dem Reserve- und dem Erneuerungsfonds hinzugerechnet werden, 42,55 % von der Total-Einnahme, etwas weniger wie im vorigen Jahre, betragen. Nach Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds mit 407,023 Thlr., nach Erlegung des dem Staate gebührenden Präcipuums von 597,623 Thlr. und der Eisenbahnsteuer mit 245,549 Thlr. verbleibt ein Rest, der es gestattet, den Actienbesitzern nebst der 3½procentigen Verzinsung einen Dividende-Genuss von 8¾ %, also eine Rente von 12¼ %, mithin 1¾ % mehr wie im vorigen Jahre zu gewähren. Die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn hat einen Reinertrag geliefert, welcher etwas mehr wie 3,8 % des Gesammt-Anlage-Capitals repräsentirt, so dass der Staat gar keinen Zuschuss zu leisten hatte, und nur noch 18,641 Thlr. aus den Betriebs-Erträgen der Hauptbahn zur Deckung der 4procentigen Verzinsung beigelegt werden mussten.

Die Gesammt-Einnahmen aus dem Betriebe der festen Rheinbrücke und der Schiffbrücke im Betrage von 74,145 Thlr. 14 Sgr. 5 Pf. sind eben so, wie die correspondirenden Betriebs-Ausgaben, im Betrage von 35,196 Thlr. 26 Sgr. 8 Pf. noch auf den Baufonds der Rheinbrücke verrechnet worden.

Aus der Zusammenstellung der Betriebs-Resultate des Jahres 1861 ergiebt sich, dass die Summe der Einnahmen 5,962,372 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf., der Ausgaben 3,484,652 Thlr. 14 Sgr. 2 Pf., mithin der Ueberschuss 2,477,720 Thlr. 6 Sgr. 1 Pf. beträgt. Es stellen sich die eigentlichen Betriebs-Ausgaben auf 2,209,287 Thlr. 8 Pf., und haben demnach 37,05 % der Brutto-Einnahme absorbirt.

Rechnet man die aus dem Reservefonds für unvorhergesehene und ausserordentliche Ausgaben, welcher mit einem Bestande von 100,000 Thlr. abschliesst, und die aus dem Fonds für die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel verausgabten Beträge den eigentlichen Betriebs-Ausgaben hinzu, so stellt sich als Endresultat heraus, dass im Ganzen 42,55 % der Brutto-Einnahme verausgabt worden sind. Der Bestand des Erneuerungsfonds stellt sich am Jahresschlusse auf 1,286,648 Thlr. 1 Sgr. 7 Pf.

Es würde sich alsdann folgendes Resultat herausstellen: Die Summe aller Einnahmen beträgt 5,962,372 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf., die Summe aller Ausgaben 3,519,503 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf., bleibt Rest 2,442,869 Thlr. Von dieser Summe berechnet sich das dem Staate nach § 16 der Statuten zustehende Präcipuum mit 597,623 Thlr., ferner die gesetzliche Steuer mit 245,549 Thlr. 6 Sgr., so bleibt als effectiver an die Actionäre zu zahlender Reinertrag die Summe von 1,599,696 Thlr. 24 Sgr., welcher Betrag für das Actien-Capital von 13,000,000 Thlr. eine Verzinsung von 12¼ % mit 1,592,500 Thlr. ergiebt und einen endlichen Rest von 7196 Thlr. 24 Sgr. übrig lässt.

Der Brutto-Coaks-Verbrauch beträgt pro Nutzmeile für Personenzüge 92 Zollpfund gegen 95 Zollpfund in 1860, für Güterzüge, Materialienzüge, Stations-, Brücken- und Zechendienst 204 Zollpfund gegen 214 Zollpfund in 1860; der Netto-Coaks-Verbrauch dagegen für Personenzüge 58 Zollpfund gegen 59 Zollpfund in 1860, für Güterzüge, Materialienzüge, Stations-, Brücken- und Zechendienst 123 Zollpfund gegen 125 Zollpfund in 1860. Es ergiebt sich hieraus für die Personenzugmaschine eine Abnahme des Brutto-Coaks-Verbrauches um 3 Pfund, des Netto-Verbrauches um 1 Pfund; bei den Güter- etc. Maschinen eine Abnahme des Brutto-Verbrauches um 10 Pfund, des Netto-Verbrauches um 2 Pfund; im Ganzen erscheint jedoch der Brutto-Verbrauch gleich, der Netto-Verbrauch pro 1861 um 1 Pfund höher. Es liegt dies namentlich in der grossen Zunahme des Güterverkehrs.

Die Kosten des Heizmaterials pro Nutzmeile stellen sich gegen das Vorjahr um 1 Sgr. 10,52 Pf. pro Nutzmeile billiger.

Die übrigen Kosten der Zugkraft sind mit Ausnahme der um 2,91 Pf. höher gewordenen Uebernachtungs, Prämien- etc. Gelder, alle etwas niedriger gewesen als im Vorjahre.

Die gesammten Kosten der Zugkraft stellen sich excl. Zinsen und Vorschuss pro Nutzmeile um 2 Sgr. 1 Pf. und incl. Zinsen und Vorschuss um 2 Sgr. 3 Pf. niedriger, als im Vorjahre.

Die Kosten der Zugkraft berechnen sich pro Nutzmeile für Reparatur und Erneuerung der Locomotiven und Tender, einschliesslich der Kosten des Werkstätten-Betriebes um 11 Sgr. 7,69 Pf. gegen 11 Sgr. 9,82 Pf. in 1860, die Kosten der Wasserhebungsmaschinen excl. Heizmaterial und incl. Bedienung um 3,74 Pf. gegen 3,85 Pf. in 1860, die Kosten des Heizmaterials für Locomotiven und Wasserstationen um 10 Sgr. 3,53 Pf. gegen 12 Sgr. 2,05 Pf. in 1860, die Kosten des Schmier-, Putz- und Verpackungs-Materials für Locomotiven und Tender um 3 Sgr. 1,78 Pf. gegen 3 Sgr. 2,66 Pf. in 1860. Die Kosten des Locomotivdienstes überhaupt betrugen in Summa pro Nutzmeile 1 Thlr. 8 Sgr. 1,10 Pf. Die Kosten der Zugkraft stellen sich pro 1861 um 2 Sgr. 1 Pf., resp. um 2 Sgr. 3 Pf. niedriger als 1860.

Die Quantitäten und die Kosten des Schmiermaterials für die sämmtlichen eigenen und fremden Wagen, welche im Jahre 1861 auf den eigenen Bahnen gelaufen sind, stellen sich bei 19,840,756,9 Achsmeilen auf 0,2582522 Pf. pro Achsmeile.

Wir geben nächstens noch einige besonders interessante Mittheilungen aus dem Bericht.

Rhein-Nahe-Eisenbahn. (Geschäftsbericht). Wir entnehmen dem uns mitgetheilten Jahresbericht Folgendes:

Die Bauausführung des zurückgelegten Jahres umfasste die Anlage des Hafens und der Traject-Anstalt bei Bingerbrück; Ergänzungsarbeiten auf dem Bahnhofe und verschiedene Nacharbeiten auf der Strecke. Der Grundwerth ist immer noch nicht vollständig abgewickelt; ebenso wird die Vollendung der Abrechnungen mit den Bau-Unternehmern und Lieferanten erst im Laufe dieses Jahres zu erreichen sein. Der Abschluss dieser Arbeiten bietet überall die grössten Schwierigkeiten, indem abgesehen von dem an sich colossalen Umfange und den durch die Sistirung entstandenen Verwickelungen zur Feststellung eines richtigen Resultats zum grossen Theil specielle Aufnahmen bewirkt werden müssen und theils die Erörterungen vielfacher Reclamationen, theils die thatsächliche Widerlegung ungerechtfertigter Ansprüche einen bedeutenden Zeitaufwand erforderlich machen.

Es bestand der Maschinen- und Wagenpark am Schlusse des Jahres 1861, wie die Anlagen II. und III. näher ergeben, in Summa aus: 22 Maschinen, 40 Personenwagen, 191 Güter- etc. Wagen.

An telegraphischen Depeschen wurden ausser den Zugmeldungen und Eisenbahndienst-Depeschen 30 Staats- und 1543 Privat-, zusammen 1573 Depeschen angenommen. 1571 Depeschen sind angekommen, so dass überhaupt 3144 Staats- und Privat-Depeschen mittelst des Bahn-Telegraphen im Jahre 1861 befördert wurden, wodurch eine reine Einnahme von 429 Thlr. 5 Sgr. erzielt wurde.

Was die Ergebnisse des Betriebes anlangt, so haben sich dieselben befriedigend gestaltet, trotz der Jugend der Bahn und der so schwer in die Waagschale fallenden Concurrenzen, wie solche mit der reichen Pfälzischen Ludwigsbahn und der durch guten Wasserstand begünstigt gewesenen Saar- und Mosel-Schifffahrt bestehen.

Auch fällt der Umstand in die Waagschale, dass die Bahn nicht hinreichend mit Betriebsmitteln ausgestattet war und es namentlich an Güter- und Kohlenwagen für eine gedeihliche Entwickelung fehlte.

Die Gesammt-Einnahme betrug im Jahre 1861 excl. 205 Thlr. 16 Sgr. 10 Pf. Rest-Einnahme, 1860 aus 543859 Thlr. 22 Sgr. 4 Pf., im Jahre 1860 317,116 Thlr. 9 Sgr. 11 Pf., daher pro 1861 mehr 226,743 Thlr. 12 Sgr. 5 Pf. oder 71,5 %.

Pro Meile Bahn sind eingenommen durchschnittlich: im Jahre 1861 rot. 33,634 Thlr., im Jahre 1860 rot. 19,575 Thlr., mithin pro 1861 mehr 14,059 Thlr., — wobei allerdings, wie bei allen übrigen folgenden Vergleichungen zu berücksichtigen ist, dass die Bahn im Jahre 1860 ihrem ganzen Umfange nach nur 7/30 Monate (vom 26. Mai ab) für den durchgehenden Verkehr im Betriebe stand.

Die Betriebs-Ausgaben beliefen sich im Jahre 1861 auf 361,345 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf. oder in Procenten der Brutto-Einnahme auf 66,44 %, im Jahre 1861 betrugen dieselben 62,67 %, mithin pro 1861 mehr 3,67 %.

Der Grund der Steigerung der Ausgaben, verglichen als Procentsatz der Brutto-Einnahme, liegt eines Theils in der Neuheit der Bahn und der Schwierigkeit der ersten Einrichtung, andern Theils in dem Umstande, dass der Betrieb der erst seit Ende Mai 1860 eröffneten Strecke von Oberstein nach Neunkirchen, welche die Wasserscheide überschreitet und höchst ungünstige Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse hat, ganz besonders schwierig und theuer ist.

Der Personen-Verkehr brachte im Jahre 1861 incl. aller Nebenerträge 191,873 Thlr. 1 Sgr. 5 Pf. und im Jahre 1860 155,446 Thlr. 22 Sgr. 7 Pf. ein, hat sich also um 36,426 Thlr. 8 Sgr. 10 Pf. oder 23,43 % gehoben.

Aus dem Güter-Verkehr wurden incl. aller Neben-Erträge im Jahre 1861 eingenommen 300,711 Thlr. 6 Sgr. — Pf., im Jahre 1860 152,908 Thlr. 15 Sgr. 3 Pf., mithin pro 1861 mehr 147,802 Thlr. 20 Sgr. 9 Pf., oder 90,12 %.

Der Personen-Verkehr stand im Jahre 1860 höher, als der Güter-Verkehr, im Jahre 1861 aber ist er bedeutend von dem letzteren überflügelt worden, indem dieser sich verdoppelt hat.

Personen wurden 533,520 befördert, 1860 dagegen nur 493,386. Im Durchschnitt hat jede Person zurückgelegt: im Jahre 1661: 3,32 Meilen, 1860: 2,69 Meilen, mithin im Jahre 1861 0,63 Meilen mehr.

Die Benutzung der Wagenclassen stellt sich in Procenten:

	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militär	Summa.
1861	2,99 %	19,14 %	57,52 %	11,28 %	9,07 %	100 %
1860	2,49 %	22,24 %	69,30 %	1,20 %	4,77 %	100 %.
mithin +	0,50 %	—	—	10,08 %	4,30 %	14,88 %
pro 1861 —	—	3,10 %	11,78 %	—	—	14,88 %.

Von den Einnahmen aus dem Personen-Verkehr excl. der Neben-Erträge entfallen sich in Procenten auf:

pro 1861	6,30 %	29,14 %	55,15 %	5,41 %	4 %	100 %,
„ 1860	5,05 %	31,58 %	60,74 %	0,53 %	2,10 %,	100 %,
mithin +	1,25 %	—	—	4,88 %	1,90 %,	8,03 %
pro 1861 —	—	2,44 %	5,59 %	—	—	8,03 %,

Im Durchschnitt beträgt die Einnahme für jede Person:

	in I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Militär.	Summa.
1861	1 Thl. 17 Sg. 4,21 Pf.	19 Sg. 5,78 Pf.	8 Sg. 5,52 Pf.	4 Sg. 4,68 Pf.	16 Sg. 11,41 Pf.	10 Sg. 4,79 Pf.
1860	1 „ 9 „ 4,08 „	15 „ 1,52 „	7 „ 3,05 „	4 „ 1,31 „	10 „ 7,77 „	9 „ 1,94 „
mithin pro 1861 mehr	— Thl. 8 Sg. 0,13 Pf.	4 Sg. 4,26 Pf.	1 Sg. 2,47 Pf.	— Sg. 3,37 Pf.	6 Sg. 3,64 Pf.	1 Sg. 2,85 Pf.

und pro Person und Meile:

1861	— Thl. 6 Sg. 6,96 Pf.	4 Sg. 9,17 Pf.	3 Sg. — Pf.	1 Sg. 6 Pf	1 Sg. 4,55 Pf.	3 Sg. 1,54 Pf.
1860	— „ 6 „ 10,97 „	4 „ 10,00 „	2 „ 11,82 „	1 „ 6 „	1 „ 6,00 „	3 „ 4,87 „
mithin pro 1861 +	— 4,01 Pf.	0,83 Pf.	0,18 Pf.		1,45 Pf.	3,33 Pf.

Güter wurden im Ganzen befördert 10,058,390 Ctr., wovon 8,220,290 Ctr. Dienst-, Betriebs- und Baugut abzuziehen sind.

Bei den Personenwagen betrugen

	1861.	1860.
die Kosten für Reparaturen pro Achsmeile: Pfennige	3,18	3,60
„ „ „ Schmieren „ „ „	0,903	3,30
„ „ „ Putzen „ „ „	0,357	1,50

Bei den Gepäck-, Güter- und Arbeitswagen betrugen

die Kosten für Reparaturen pro Achsmeile: Pfennige	4,45	6,40
„ „ „ Schmieren „ „ „	1,653	1,550
„ „ „ Putzen „ „ „	0,054	0,050

Bei den Locomotiven betrugen

die Kosten des Heizmaterials pro Nutzmeile Sgr.	10,49	14,08
„ „ für Schmieren u. Putzen „ „ „	5,904	6,9
und die Gesammtkosten pro Achse Pfennige	7,588	14,800

Die Kosten der Zugkraft betrugen nach der Anlage XVIII. für eine Nutzmeile

im Jahre 1861 1 Thlr. 7 Sgr. 10 Pf.
„ „ 1860 1 „ 7 „ 11 „

mithin im Jahre 1861 weniger — Thlr. — Sgr. 1 Pf.

Was die finanziellen Ergebnisse anlangt, so sind die Einnahmen um 71,50 % gestiegen.

Die reinen Betriebs-Einnahmen (excl. Staats-Zuschuss und 88 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf. Reste) betragen pro 1861 nach dem in der Anlage XIX. beigefügten Final-Abschluss:

aus dem Personen-Verkehr	191,873 Thlr.	1 Sgr.	5 Pf.
aus dem Güter-Verkehr	300,711 „	6 „	— „
aus sonstigen Einnahme-Quellen	51,187 „	11 „	3 „
an Rest-Einnahmen pro 1860	205 „	16 „	10 „
Summa:	543,977 Thlr.	5 Sgr.	6 Pf.

Die reinen Betriebs-Ausgaben (excl. 495 Thlr. 15 Sgr. Reste) belaufen sich auf 360,850 „ — „ 6 „

mithin resultirt pro 1861 ein Ueberschuss von 183,127 Thlr. 5 Sgr. — Pf.
gegen 118,043 „ 16 „ 1 „

in 1860 mithin pro 1861 mehr 65,083 Thlr. 18 Sgr. 11 Pf.
oder 55,18 %.

Der Betriebs-Ueberschuss von 183,127 Thlr. 5 Sgr. ist, wie aus der Anlage XX. zu ersehen ist, ganz zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission verwendet worden.

— y — **Mitteldeutscher Eisenbahnverband.** (Erweiterung des Personenverkehrs). Die bereits für den 1. Juli c. in Aussicht gestellt gewesene Einführung des directen Personenverkehrs zwischen Stettin und den betreffenden Mitteldeutschen Stationen ist nunmehr vom Juli ab in Kraft getreten. Dem Vernehmen nach wird in Kürze auch directe Personenbeförderung zwischen Stettin und Basel stattfinden. Desgleichen darf in Bälde directe Personen- und Gepäck-Expedition zwischen den Stationen Dresden, Leipzig und Berlin einerseits und den Schweizerischen Stationen Luzern, Bern, Thun, Neuchâtel und Lausanne resp. Genf via Basel andererseits erwartet werden.

— y — **Main-Weser-Bahn.** (Interesse-Declaration für Reisegepäck). Hinsichtlich des Expeditionsverfahrens bei Declarationen eines Interesses rechtzeitiger Lieferung ist bestimmt worden, dass die declarirte Summe unter der Bezeichnung J. D. auf dem betreffenden Gepäckschein und Talon eingetragen und die Nummer der letzteren, sowie der Zug, mit welchem das Gepäck befördert wird, in dem mitzugebenden Frachtbriefe, welcher wiederum in dem Stationszettel einzutragen ist, notirt wird.

Für dergleichen Gepäck muss der Packmeister besonders quittiren, auch ist nach Auslieferung des Gepäcks der Frachtbrief nicht an den betreffenden Passagier, sondern mit den übrigen Belegen an die Controle abzugeben.

— r — **Einführung neuer Transportbestimmungen und Tarifvorschriften für den Güterverkehr auf den Kgl. Bayerischen Bahnen im Verkehr mit den ausserbayerischen Bahnen.** München im Juli. Die mit dem 1. Juli für den innern Güterverkehr auf den Bayerischen Staatsbahnen in Wirksamkeit getretenen Transportbestimmungen, Tarifsvorschriften und Tarife sammt Waarenclassification finden auch im Verkehr mit den Kgl. privil. Bayerischen Ostbahnen gleichmässige Anwendung und zwar so dass, die beiderseitigen Bahnstrecken als ein ungetheiltes Gebiet betrachtet werden Dieselben Waarenregister, Wagenladungsclassen und sperrigen Güter kommen ferner im directen Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn, der Frankfurt-Hanauer Bahn und der Taunusbahn in Anwendung.

Ebenso finden die Tarifsvorschriften und das Waarenregister Anwendung im Verkehr mit den Stationen der Nordtyroler und Kaiserin Elisabethbahn bezüglich der auf Bayerischen Transportstrecken zu berechnenden Frachten, und im Verkehr mit den Bayerischen Güter-Expeditionen in Rorschach und Romanshorn. Die Abfertigung von sperrigen Gütern im directen Verkehr mit andern Bahnen als den bereits genannten darf künftighin nicht mehr stattfinden; solche Sendungen werden vielmehr von Bahn zu Bahn kartirt.

Im Verkehr mit den Kgl. Württembergischen Bahnstationen kommt die für den innern Bayerischen Verkehr gültige Waarenclassification mit Ausschluss der sperrigen Güter, der Wagenladungsclassen, dann der nachstehenden Artikel, als: Alkohol, Branntwein, Most in anderer Packung als in Fässern, Bittersalz, unverpackte Hadern, Knoppern und Knochenmehl, welche in I., dann Reisigbesen, Gartenfrüchte und Gemüse, Häute, steinerne Krüge, Mehlfabrikate, Seegras, Waldhaar, Stärke, Steingut, verpackt, und Traubenzucker, welche in II. Classe, endlich lebendiges Geflügel, welches als Eilgut württembergerseits tarifirt wird, zur Anwendung.

— r — **Werth- und Lieferzeit-Interesse-Versicherung.** München im Juli. Nach dem nunmehrigen Reglement werden die Werthsversicherungen nicht mehr nach Procenten des Frachtbetrages berechnet, sondern nach der Meilenzahl der Transportstrecke des Versicherungs-Objectes. Dasselbe findet auch bei der vom 1. Juli d. Js. an zugelassenen Lieferzeit-Interesse-Versicherung statt. Da aber nicht für alle Richtungen im Eisenbahnverein und ausser demselben officielle Meilenzeiger bestehen, welche bei der Berechnung der Frachtzuschläge für beantragte Versicherungen zu Grunde gelegt werden könnten, so wurden die Bayerischen Bahnbehörden angewiesen, Versicherungs-Anträge stets nur so weit anzunehmen, als officielle Meilenzeiger für die von dem zu versichernden Gute zu durchfahrende Transportstrecke bestehen. Versicherungen von Lieferzeit-Interesse können bis zur Festsetzung von Lieferfristen nach den einzelnen Richtungen und Puncten vorerst nur für die Bayerischen Staatsbahnstrecken und für jene Anschlussbahnen angenommen werden, für welche bestimmte Lieferfristen vereinbart und bekannt gemacht sind.

⋎ **Württembergische Staatsbahnen.** (Abonnementskarten). Eine nicht uninteressante Erscheinung sind die gemeinschaftlichen Abonnementskarten der verschiedenen Bodensee-Dampfschifffahrtsanstalten (in Constanz, Friedrichshafen, Lindau und Romanshorn, welche schon seit Februar d. J. zu den Fahrten auf dem Bodensee und Rhein für den I. und II. Schiffsplatz ausgegeben werden. Diese Karten, mit bedeutender Preisermässigung gegen die gewöhnlichen Fahrgebühren, haben auf sämmtlichen Bodensee-Dampfbooten bei allen Fahrten, sowohl für einzelne Personen als ganze Familien Gültigkeit. Der vorauszuzahlende Preis einer solchen Karte beträgt für den I. Platz 8 fl., für den II. Platz 5 fl. 20 kr. Jede Karte enthält 120 Nummern oder Coupons zur Fahrt für 40 Meilen (also 3 Coupons für die geogr. Meile), sowie auf der Rückseite des Umschlags die Verzeichnung der auf jede einzelne Fahrt abzuschneidenden Nummern (Coupons), so dass also die Karte gültig bleibt, bis der letzte Coupon abgeschnitten ist. Die bedeutende Preisermässigung ergiebt sich aus folgendem Beispiel: Für die Fahrt Friedrichshafen-Constanz werden aus der Abonnementskarte 9 Nummern (Coupons) abgeschnitten, was, da ein Coupon I. Platz auf 4 kr., ein solcher II. Platz auf $2^2/_3$ kr. sich berechnet, 36 kr. bezw. 24 kr. ausmacht, ein gewöhnliches Billet auf die erwähnte Strecke aber kostet 1 fl. 12 kr. bezw. 48 kr., also gerade das doppelte. Bei der Rückfahrt werden eben so viele Coupons wieder ausgeschnitten, bei den gewöhnlichen Billeten aber für die Rückfahrt $^1/_3$ der Fahrtaxe zugeschlagen. —

⋎ **Württembergische Staatsbahn.** (Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofs). Ueber die Erweiterung des Stuttgarter Bahnhofs dringt immer noch wenig in die Oeffentlichkeit; soviel ist aber sicher, dass der Plan, gelegentlich dieser Erweiterung einen Inselbahnhof mit besonderer Ein- und Aussteigehalle herzustellen, so dass die Billetcassen und Gepäck-Abfertigungsräume gegen den Eingang von der Strasse her querüber zu stehen kommen, angenommen ist, und wohl auch die Grunderwerbungen bald in Gang kommen; dass aber der Bau selbst, welcher in seiner Ausführung während der Fortdauer des Betriebs ganz besondere Schwierigkeiten bieten wird, derzeit noch nicht begonnen hat. —

— y — **Grossherzogl. Badische Staatsbahn.** (Neuer Fahrplan). Nach dem seit 3. Juli c. gültigen neuen Fahrplan sind nur in Betreff der Strecke Mannheim-Carlsruhe einige wesentliche Aenderungen gegen den vom 1. Juni eingetreten. Es wird nämlich der bisher von Bruchsal (7 Uhr 10 Min. Morgens) nach Carlsruhe resp. Appenweier führende Expresszug schon von Mannheim (6 Uhr Morgens) abgelassen: ferner geht von hier ein neuer Personenzug um $4^1/_2$ Morgens bis Carlsruhe, welcher hier den Uebergang in den eben erwähnten Expresszug gestattet (Abfahrt von hier 7 Uhr 45 Min. Morgens) resp. nach fast zweistündigem Aufenthalte als Fortsetzung des jetzt ausgefallenen Mannheim-Carlsruher Personenzugs (6 Uhr 15 Min. — 8 Uhr 49 Min. Morgens) weiter führt.

In umgekehrter Richtung geht der bisher in Carlsruhe um 5 Uhr 45 Min. Morgens abgelassene Personenzug um 20 Min. früher ab und führt derselbe nicht mehr blos bis Bruchsal, wie seither, sondern bis Mannheim.

Fahrzeit zwischen Mannheim und Waldshut (44 Meilen) mit Schnellzug $8 — 8^1/_2$ Stunden, mit Courierzug $9^1/_2$ Stunden, mit den Personenzügen 10—14 Stunden. — Anzahl der Züge: 25.

Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. (Auszeichnungen von Seite der Jury der Londoner Ausstellung.) Es wurden der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Medaillen zuerkannt: 1. für die Erzeugung von Eisen und Stahl ausgezeichneter Qualität; von Kupfer und anderen Materialien für Eisenbahngewerke; 2. für eine Sammlung von nach Dr. Boucheries Verfahren imprägnirten Eisenbahnbauhölzer; 3. für die werthvolle Verbesserung in der Construction einer Locomotivmaschine für starke Steigungen und scharfe Krümmungen und für die Vorzüglichkeit in

deren Ausführung; 4. für die neue Anwendung der hydraulischen Kraft zum Schmieden von Eisen; 5. für eine Verbesserung in der Construction von Gitterbrücken, eingeführt von Herrn von Ruppert; 6. für die Neuheit und das Sinnreiche einer Construction electrischer Telegraphen-Apparate. Ehrenvolle Erwähnung erhielt endlich 7. eine Locomotivmaschine. (Oesterr. Centralbl.)

— y — **Kaiserin Elisabeth-Bahn.** Directer Eilgutverkehr zwischen Wien und Paris. Vom 1. Juli c. ab werden mit den zwischen Wien und Paris über die Route Passau-Mainz-Forbach verkehrenden Personenzügen Eilgüter in verschlossenen und plombirten Wagen zu dem Frachtsatze von **8 fl. 47 kr.** Südd. W. oder **18 Fr. 32 Cts.** (incl. Transportkosten vom Wiener Bahnhof bis zum dortigen Hauptzollamt) pr. Ctr. = 100 Zoll-Pfd. = 50 Kilogr. befördert.

Lieferzeit: 5 Tage, den Tag der Aufgabe und Avisirung eingerechnet.

Die zollamtliche Abfertigung dieser Eilgüter hat der Adressat in Wien auf eigene Kosten zu veranlassen, dagegen wird sie in Paris auf Verlangen des Empfängers von Seiten der Französischen Ostbahn unter Erhebung der betreffenden jeweiligen Tarifgebühren besorgt.

Ausland.

Russland. (Zollerhebung bei der Einfuhr von ausländischem Roh- und raffinirtem Zucker auf der Eisenbahn in Russland). Die Russische Börsen-Zeitung enthält eine Kaiserliche Verordnung vom 18. Mai d. J., kraft welcher vom ausländischen Roh- und raffinirten Zucker, wenn derselbe per Eisenbahn an die Hafenzollämter zur Besteuerung befördert wird, und ebenso zum Moskauer Zollamt, der für zur See importirten Zucker bestimmte Zoll zu erheben ist.

Belgische Bahnen. (Lüttich-Preussische Grenze). Die Belgische Repräsentantenkammer hat in ihrer Sitzung am 17. d. den Bau einer Eisenbahn von Lüttich an die Preussische Grenze über Jupille und Herve genehmigt.

Frankreich. (Decret über neue Linien). Paris, 24. Juli. Der „Moniteur" bringt heute eine Reihe von Eisenbahn-Decreten. Zum Bau der Bahnen von Napoleon-Vendée nach Rochelle, von Rochefort nach Saintes und von Saintes nach Coutras, sowie nach Angoulême zahlt der Staat den concessionirten Unternehmern eine Subvention von 20,495,000 Fr. (vom gesetzgebenden Körper am 27. Juni bewilligt). Für gemeinnützlich sind die Eisenbahnen erklärt worden, welche die Nordbahn-Gesellschaft von Valenciennes nach Erquelines (zum Anschluss an die Bahn von St. Quentin), von Lille nach der Belgischen Grenze auf Tournay und von Erquelines (Saint-Quentin-Bahn) nach Arrior an der Belgischen Grenze (Soissons-Bahn) bauen wird; desgleichen die der Ostbahn-Gesellschaft zum Bau übergebene Bahn von Mezières nach der Belgischen Grenze (Hirson an der Soissons-Bahn).

Rom-Neapel. Rom, d. 15. Juli. Die Eisenbahn bis zur Neapolitanischen Grenze wird am 1. August in Betrieb gesetzt werden. — Der Cardinal Altieri hat die Römische Eisenbahn bis zur Neapolitanischen Grenze bei Ceprano befahren. Die päpstliche Regierung hatte sich aus polizeilichen Gründen der Eröffnung lange widersetzt. Auch jetzt ist die Eröffnung an höchst erschwerende und die Entwickelung des Verkehrs hemmende Bedingungen geknüpft. Weder das Dienstpersonal, noch die Wagen, die von Rom nach Ceprano gehen, sollen auf der Strecke von Ceprano nach Neapel benutzt werden dürfen; die Passagiere sollen auf der Grenze aussteigen, zu Fuss über die Brücke gehen, und das Gepäck soll mitten auf die Brücke geworfen werden, wo es von neapolitanischer Seite aufgehoben werden kann; schliesslich soll eine Reihe von Plackereien hinzukommen, die von Seiten der Römischen Polizei als „Sanitätsmassregeln" bezeichnet werden. Der Repräsentant der Eisenbahngesellschaft hat der Römischen Behörde bemerklich gemacht, dass solche Plackereien die Betriebskosten sehr erhöhten und der Frequenz schadeten, sowie dass solche Massregeln nicht einmal in Peschiera, wo die Italienischen und die Oesterreichischen Behörden mit einander zu thun haben, vorkämen; die Römische Polizei ist aber unbeugsam, und der Bahngesellschaft bleibt nur die Wahl, sich allem Unsinn zu unterwerfen, oder zu warten, bis in Rom eine Ordnung der Dinge eingeführt ist, die nicht unverträglich mit den modernen Verkehrsmitteln ist.

Buenos-Ayres. (Concessionen). Ausser der an Herrn Eduard Lumb als Agenten Londoner Capitalisten ertheilten Concession für den Bau der Südbahn (s. No. 52 S. 517) beabsichtigt die Regierung auch noch die Fortsetzung der Westbahn, einerseits bis Mercedes, andererseits bis Chivilcoy und hat die betreffenden Gesetzentwürfe bereits den Kammern vorgelegt.

Telegraphenwesen.

Telegraphen-Vertrag zwischen Preussen und Lippe-Detmold. Zwischen Preussen und Lippe-Detmold ist kürzlich ein Telegraphen-Vertrag zum Abschluss gelangt, wonach Preussen auf seine Kosten von Bielefeld aus auf Lage, Lemge, Detmold, Blomberg und Pyrmont eine Telegraphen-Leitung anlegt und unterhält, wogegen Lippe-Detmold sich verpflichtet, den Ausfall zu decken, wenn sich die jährlichen Zinsen des Anlagecapitals und die Kosten nicht durch die Einnahmen (8 Sgr. für 20 Worte in 1. Zone und 16 Sgr in 2. Zone) bezahlt machen.

Preussen. Gebührenermässigung für telegr. „Postrestanten". Die an die Post zu zahlende Gebühr für solche telegraphische Depeschen, welche nach Verlangen der Aufgeber von der Telegraphen-Station des Adressortes an die Postanstalt daselbst zur Aufbewahrung bis zur Abholung abgegeben werden sollen und zu diesem Ende mit der Bezeichnung „poste restante" versehen sind, ist von 6 Sgr. auf den Betrag von 2 Sgr. ermässigt worden.

Königliche Ostbahn. (Unterrichtung des Zugspersonals im Telegraphiren). Auf der Königlichen Ostbahn müssen einer Mittheilung der B. B.-Z. zufolge neuerdings sämmtliche zum Fahrpersonal gehörige Beamte bis zum Schaffner einschliesslich abwärts das Telegraphiren nach dem Morse'schen System erlernen, da die bisherigen Zeiger-Apparate ganz ausser Gebrauch kommen sollen. Sobald diese Massregel ausgeführt, und das Personal hinreichend ausgebildet sein wird, werden sämmtliche Züge einen Morse'sche Apparat mit sich führen, der an jeder Wärterstation mit dem Leitungsdraht in Verbindung gebracht werden kann, und so den Zugführer in Stand setzt, in jedem Augenblick mit den Stationen in Communication zu treten, und etwa eingetretene Ereignisse sofort zu melden, nöthigenfalls auch Hülfe zu requiriren. Auf der Strecke Bromberg-Thorn ist dieses Verfahren bereits eingeführt.

Anlegung von Telegraphenleitungen. Württemberg im Juli. Die Anlegung von Telegraphenstationen nach und die Errichtung von Telegraphenstationen in — nicht an der Bahnlinie liegenden Orten schreitet sichtlich vor; freilich nicht so rasch, wie mancher ungeduldige Wunsch dies erwartet. Die Regierung berücksichtigt hierbei, und wohl nicht mit Unrecht, fortwährend möglichst diejenigen Orte, welche ihr durch eigene Opfer, wie namentlich Geld- oder Naturalbeiträge, z. B. unentgeltliche Lieferung der Stangen etc. entgegenkommen.

Frankreich. (Statistisches). Aus den von der Verwaltung der Telegraphenlinien veröffentlichten Documenten geht hervor, dass im Jahre 1861 in Frankreich 4370 Kilom. neuer Linien gebaut und so am 1. Januar 1862 die Gesammtlänge auf 25,953 Kilom. gebracht wurde. Diese neuen Linien erheischten die Errichtung von 71 Bureau's; es bestehen deren jetzt 449. Das Erträgniss belief sich auf 4,919,787 Fr. 96 C., d. i. 731,672 Fr. mehr als im vorigen Jahre.

Technische Notizen.

Dreizehnte Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure. Die Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure findet in diesem Jahre in den Tagen vom **3. bis 6. September zu Hannover** statt, woselbst am Vorabend des ersten Tages, am Dienstag, den 2. September von 6 Uhr an im Saale des Odeon die Begrüssung statt findet, das Album zur Einzeichnung aufliegt und die Theilnahme-Karten etc. ausgegeben werden.

Wie früher wird auch in diesem Jahre mit der Versammlung eine Ausstellung architectonischer Arbeiten und Werke verbunden sein, und werden die Herren Theilnehmer ersucht, die zur Ausstellung bestimmten Gegenstände an den als Local-Comité constituirten Vorstand des Architecten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover recht zahlreich einsenden, bei demselben auch die beabsichtigten Vorträge anmelden zu wollen.

Durch Vermittlung des ebengedachten Vorstandes des Architecten- und Ingenieur-Vereins ist ein Programm zu Stande gekommen, welches die mannigfaltigsten Interessen berührt, und wird in der Einladung besonders auf die Excursionen nach Hildesheim und nach den Hafenorten Geestemünde und Bremerhafen am 4. und 6. September aufmerksam gemacht, welche mittelst freier Extrazüge ausgeführt werden.

Wegen der Anmeldung zur Theilnahme und der Besorgung von Wohnungen wird der als Local-Comité fungirende Vorstand des Architecten und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover die Zuschriften bis zum 20. August entgegennehmen und das Nöthige veranstalten. Ob die Bestellung einer Wohnung in einem Gasthause gewünscht oder das Anerbieten einer Wohnung in einem Privathause angenommen wird, ist ausdrücklich zu bemerken.

Ueber die Zahl der einfachen telegraphischen Zeichen, welche man in einer Minute auf dem Morse'schen Apparate geben kann (von M. Guillemin). Bei dem Morse'schen System erfordert ein Buchstabe im Mittel drei electrische Ströme, da die Buchstaben aus 1—4 einfachen Zeichen zusammengesetzt werden. Der Verfasser wendete zum Telegraphiren einen kleinen automatischen Zeichengeber an, welcher nur die Worte „France" und „Paris" gab; das erstere Wort besteht aus 6 Strichen und 9 Puncten, das letztere aus 4 Strichen und 10 Puncten.

Auf einem 570 Kilometer langen Draht gab der Verfasser diese beiden Worte 30 Mal in einer Minute; der Draht ging von Paris nach Le Mans und Lisieux, und seine beiden Enden waren im Centralbüreau in Paris getrennt zur Erde geführt, so dass der Verfasser zugleich telegraphiren und aufnehmen konnte. Während eines Versuches bei starkem Regen (in Folge dessen nur $^1/_7$ des ganzen Stromes am Ende der Linie ankam), wurden die beiden Worte 20 Mal gegeben, also 40 Worte in der Minute.

Aehnliche Versuche wurden auf der 360 Kilometer langen Linie von Paris nach Nancy gemacht. Der Verfasser telegraphirte in Paris, und Emil Bournouf nahm in Nancy auf, auf einem für grosse Entfernungen gefertigten Morse-Apparate, welcher 4 Meter Papierstreifen in 1 Minute abwickelte. Es wurden bei schönem Wetter bequem 40 Worte in der Minute, in der Stunde also 2400 gegeben. Auf einem nach

Havre gehenden 450 Kilometer langen Drahte gab der Verfasser mit 30 kleinen Bunsen'schen Elementen 75 Worte in der Minute. Verband er diesen Draht von 450 Kilometer Länge mit dem oben erwähnten von 570 Kilometer Länge zu einem einzigen Kreis von 1020 Kilometer Länge (136 deutsche Meilen), so konnte er 30 bis 36 Worte in der Minute erhalten, wobei jedoch die Zahl der Bunsen'schen Elemente auf 100 vermehrt werden musste.

Der Zeichengeber bestand aus 4 Messingrädern von 25 Centimeter Umfang; alle vier sassen auf derselben Achse, das erste gab die Puncte, das zweite die Striche, die beiden anderen entluden den Draht nach jedem gegebenen einfachen Zeichen. Die den Contact herstellenden Metallflächen hatten bei diesem Apparat die Gestalt eines Trapezes mit zwei rechten Winkeln, wobei die an diesen Winkeln liegende Seite der Achse des Apparats parallel lag. Vier Federn drückten schleifend gegen die Oberfläche dieser Räder, und stellten die Contacte her, deren Dauer bei derselben Umdrehungsgeschwindigkeit um so kleiner wurde, je mehr man die Federn von der breiten Seite der trapezförmigen metallenen Contactflächen nach der schmalen Seite hinschob. Auf diese Weise konnte man nach Belieben das Verhältniss zwischen der Dauer der Contacte und der zwischen 2 Contacten verfliessenden Zeit abändern.

Auf derselben Linie ändert sich das die schnellste Beförderung der Zeichen gebende Verhältniss nach der Isolirung der Linie: es ist kleiner bei guter Isolirung, grösser bei bedeutendem Stromverlust. Gestattet nun der Apparat eine Veränderung dieses Verhältnisses, so gelangt man stets zu einer merklich grossen Geschwindigkeit der Beförderung. Bei schönem Wetter und guter Isolirung des 570 Kilometer langen Drahtes konnte man ohne Anwendung der Entladung höchstens 36 Worte in der Minute geben. Setzte man die Entladungsräder in Thätigkeit, so konnte die Zahl der Worte bis auf 60 gesteigert werden. Bei Regenwetter oder schlechter Isolirung verliert der Draht von selbst seine electrische Ladung, und die Entladungsräder hören auf nothwendig zu sein; es muss aber eine stärkere Quelle der Electricität angewandt werden. Indessen ist die Beförderung weder so schnell noch so sicher als im ersteren Falle.

Bei feuchtem Wetter und schlechter Isolirung reicht die Daniell'sche Batterie nicht mehr zu schneller Beförderung aus, man muss Bunsen'sche Elemente nehmen mit 1 Quadratcentimeter Oberfläche des Zinks. Bei gleicher Stromstärke telegraphirt es sich mit der Bunsen'schen Batterie besser als mit der Daniell'schen, selbst bei guter Isolirung des Drahtes.

Die Versuche des Verfassers über die Fortpflanzung der Electricität zeigen, dass in gegebener Zeit der Strom am Ende des Leitungsdrahtes im ersten Falle schneller als im zweiten eine bestimmte Intensität erlangte.

Die Geschwindigkeit, mit welcher die Telegraphisten arbeiten, lässt sich zu 12 bis 25 Worten in der Minute annehmen; die oben angeführte von 75 Worten ist also etwa 5 Mal so gross.

(Polytechnisches Journal, Band CXIII. 2.)

Postwesen.

Landpostbotenwesen in Württemberg. Stuttgart im Juli 1862. Seit wenigen Wochen fängt das Institut des Landpostbotenwesens auch bei uns feste Wurzeln zu schlagen an, und findet so freudigen Anklang, dass die Postverwaltung mit Bitten um Ausdehnung dieser Einrichtung auf weitere Oberamtsbezirke vielfach dringend angegangen wird. An diese in Württemberg noch mit ganz besondern Folgen verknüpfte politische Eintheilung des Landes schliesst sich nämlich das Landpostboten-Institut aufs Innigste an, und kann sich sein weiteres Terrain, da die Einführung der Landpost nicht wie anderwärts auf einer gesetzlichen oder sonstigen allgemeinen Anordnung beruht, nur durch vertragsmässige Abfindung mit denjenigen Verhältnissen gewinnen, welche seither den Verkehr der Landorte vermittelten und nun der eigentlichen Landpost weichen sollen. Die technische Seite des Instituts bietet übrigens darum keine neuen Erscheinungen dar; ich darf es deshalb wohl unterlassen, diese Seite, welche sonst bekannt ist und aus der Natur der Sache entspringt, zu übergehen, um mich auf die schon früher angeführte Bemerkung zu beschränken, dass in Württemberg eigentliches Landpostporto nicht erhoben wird, und daher für die Belieferung der Brief- und Fahrpostsendungen an diejenigen Personen, welche in den vom Boten begangenen Orten wohnen, oder deren Wohnungen auf seiner Marschroute liegen, ausser den auf den Postsendungen haftenden gewöhnlichen Portotaxen keine weitere Gebühr an Trägerlohn etc. zu bezahlen ist. Nur für Beförderung der Brief- und Fahrpostgegenstände von einem Postorte (also nicht weiterher!) nach einer Landgemeinde des Landpostbotenbezirks und umgekehrt, u. z. B. von einer Landgemeinde nach einer andern Gemeinde desselben Bezirks darf der Postbote für seine Rechnung die für den Privatverkehr innerhalb des Oberamtsbezirks bestimmten ermässigten Portotaxen mit Ausschluss weiterer Gebühren an Trägerlohn etc. berechnen und erheben; in die Postcasse fliesst aber von solchen Sendungen eben deshalb keine Gebühr. —

„Die Brieftaxe in Deutschland." Den deutschen Regierungen, Volksvertretungen und volkswirthschaftlichen Vereinen gewidmet. Freiburg im Breisgau. Herder'sche Verlagshandlung. 1862. Preis 18 kr. 44 Seiten.

Diese Flugschrift kündigt sich als einen „vermehrten und verbesserten Abdruck aus der Deutschen Vierteljahrsschrift" an, worüber in diesen Blättern (Nr. 6 von 1862. S. 48) bereits referirt wurde. Der Verfasser constatirt das Bestreben des correspondirenden Publicums nach Ermässigung der bestehenden Posttarife und die geringe Bereitwilligkeit dazu auf Seiten der Postverwaltungen; er erwähnt die Absicht der Preussischen Regierung, für den Postverein die Einführung eines zweistufigen Portos von 1 und 2 Sgr. zu beantragen und erklärt, eine solche Herabsetzung zeige sich jedenfalls als durchaus ungenügend und den bestehenden Verhältnissen nicht entsprechend. Im Uebrigen verweisen wir auf das citirte Referat.

Bei dieser Gelegenheit bringen wir auch die Notiz, dass sich die Agitation für radicale Reform des Posttaxwesens, namentlich bezüglich der Brief-, Zeitungs- und Packetpost, in buchhändlerischen Kreisen förmlich organisirt. Herr Streit in Coburg entwickelt im Buchhändler-Börsenblatt, wie die bisherigen Taxen das billige Mass übersteigen, auf irrationeller Grundlage beruhen, und fordert das gesammte Publicum auf, Beschwerden und Vorschläge an das zu dem Ende constituirte Centralbureau in Coburg einzusenden; letzteres werde dann bei den Regierungen und Volksvertretungen die geeigneten Schritte thun. Als künftige Brieftaxe schlägt Herr Streit den für Kreuzbandsendungen bestehenden Satz (1 kr. pro Loth innerhalb des ganzen Postvereinsgebiets) vor, indem er annimmt, dass die Post die Kreuzbänder so billig nicht befördern würde, wenn sie dabei ihre Rechnung nicht fände.

Es ist allgemein bekannt, dass alle deutsche Posten beträchtliche Ueberschüsse liefern, welche zu andern als postalischen Zwecken im Staatshaushalte verwendet werden. Solchergestalt ist das Porto factisch eine Steuer, welche denjenigen trifft, der Bedürfniss nach Gedankenverkehr in die Ferne hat. Die moderne Post hat aber nicht den Beruf, eine solch' unbillige und den Grundsätzen der Volkswirthschaft widersprechende Steuer aufzubringen. Deshalb erscheint das Verlangen nach gründlicher Revision des Tarifs vollkommen berechtigt. Die Reform wird sich aber auf die Ergebnisse statistischer Ermittelungen stützen müssen, um das Richtige zu treffen. Und in dieser Beziehung enthalten die oben erwähnten beiden Aufsätze zwar schätzbares Material, aber nicht in zureichender Menge. Immerhin sind dieselben zur Anregung geeignet.

Volkswirthschaftliches.

Deutsch-Französischer Vertrag. (Annahme desselben durch das Abgeordnetenhaus). Berlin, 25. Juli. Das Abgeordnetenhaus beendete in der heutigen Sitzung die Berathung des Handels-Vertrages mit Frankreich. Das Resultat der Abstimmung war die Annahme des Vertrages mit 264 gegen 12 Stimmen. Nachdem das Resultat der Abstimmung verkündet war, ergriff der Finanzminister von der Heydt das Wort: Er fühle sich gedrungen, dem Hause Namens der Regierung Dank zu sagen für die Wärme und Einmüthigkeit, mit welcher es dem vorliegenden wichtigen Vertrage seine Zustimmung ertheilt habe, Dank zu sagen für die Anerkennung, welche so vielfach im Laufe der Verhandlungen und zuletzt durch das Schlusswort des ausgezeichneten Referenten, den leitenden Principien und der Sorge der Regierung zu Theil geworden. Er hoffe, dass das grosse patriotische Werk die Zustimmung der zollverbündeten Regierungen erhalten werde, und dass das schöne Werk des Friedens dem engeren und dem weiteren Deutschen Vaterlande zum Wohle gereichen werde. In der hervorgetretenen Uebereinstimmung werde die Regierung einen Sporn und jeine Ermuthigung finden, unbeirrt und entschieden auf dem Wege fortzuschreiten, welchen sie nach sorgfältiger Erwägung und aus vollster Ueberzeugung zur Förderung der wohlverstandenen vaterländischen Interessen, gemeinsam mit dem Hause für den richtigen und erspriesslichen erkannt habe. Die Fortschritte, welche wir auf dem Gebiete des Gewerbfleisses erzielt haben, gewährten die Bürgschaft, dass wir auf der Bahn eines verständigen Fortschritts, ermuntert durch heilsame Concurrenz, mehr und mehr zu einer höheren Stufe gelangen würden. Die hervorgetretene Uebereinstimmung zeige von Neuem, dass die Einigkeit niemals fehle, wenn es sich darum handle, die Ehre und die Interessen des Landes nach Aussen hin zur Geltung zu bringen.

Die Kosten der Eisenbahnen der Erde. Das gegenwärtige Eisenbahnnetz des Planeten Tellus beträgt 110,934 Kilometer (15,000 d. M.) Die Herstellung dieser Schienenwege kostete eine Kleinigkeit: 29 Milliarden Frcs. — 29 Milliarden? Eine schöne Sache! Wer hat heutzutage nicht Milliarden .... Schulden? Sehr gut, allein wissen Sie auch was diese 29 Miliarden sind? Sie sind in Gold ein Gewicht von 8787 Tonnen 878 Kilogramm, bilden eine Rolle von Dünkirchen bis nach Algier, und enthalten $1^1/_2$ Milliarde Zwanzigfrankstücke, welche, Rand an Rand gestellt, einen Goldstreifen bilden würden, der von Paris aus, durch Asien gehend, bis an den Oberen-See (Nordamerica) reichen, d. h. drei Viertheile des Erdballs umfassen würde. In Silber beträgt das Gewicht 145 Millionen Kilogramme, was 5 Milliarden 800 Millionen Fünffrankenstücke gäbe, welche, neben einander gelegt wie die Goldstücke, zu einem fünffachen Silbergürtel um die Erde ausreichen würden. Was die 110,000 Kilometer Eisenbahnen betrifft, so könnten sie, wenn sie aus einer einzigen Schiene gegossen wären, den Mond erreichen, und selbst noch um 40,000 Kil. über denselben hinausgehen! So verhält es sich mit den 110,000 Kil. Eisenbahnen und der armseligen Bagatelle von 29 Milliarden! (La Science pittoresque).

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Cöln-Mindener Eisenbahn.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 4. d. Mts. und auf § 7 des Allerhöchsten Privilegiums wegen Emission $4^1/_2$ procentiger Prioritäts-Obligationen (I. Emission) vom 8. October 1847 bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass bei der heute stattgehabten Ausloosung der im Monat Januar 1863 zur Amortisation gelangenden

24 Stück Prioritäts-Obligationen à 500 Thlr.
61 „ „ „ à 200 „
122 „ „ „ à 100 „

folgende Nummern gezogen worden sind:

No. 142. 191. 236. 470. 473. 537. 553. 633. 809. 812. 1375. 1544. 1737. 1745. 1821. 1974. 2164. 2316. 2363. 2406. 2458. 2661. 2720. 2826 à **500 Thlr.**

No. 3032. 3081. 3145. 3177. 3314. 3334. 3409. 3597. 3605. 3626. 3654. 3734. 3887. 4115. 4131. 4293. 4296. 4321. 4504. 4511. 4631. 4714. 4784. 4946. 5005. 5080. 5124. 5253. 5324. 5326. 5396. 5401. 5478. 5520. 5611. 5727. 5779. 6065. 6464. 6532. 6600. 6636. 7066. 7228. 7344. 7383. 7416. 7742. 7783. 7906. 8024. 8164. 8344. 8365. 8461. 8480. 8682. 8825. 8831. 8891. 8944. à **200 Thlr.**

No. 9042. 9086. 9275. 9350. 9500. 9864. 9873. 9990. 10025. 10051. 10099. 10136. 10195. 10230. 10255. 10338. 10433. 10571. 10581. 10693. 10700. 10771. 10786. 10862. 11054. 11076. 11084. 11147. 11254. 11290. 11298. 11311. 11403. 11451. 11486. 11657. 11777. 11796. 11806. 11884. 11964. 11970. 12039. 12116. 12204. 12277. 12380. 12445. 12783. 12849. 12888. 13013. 13073. 13143. 13173. 13221. 13229. 13266. 13278. 13624. 13660. 13667. 13670. 13714. 13854. 14138. 14141. 14199. 14277. 14423. 14536. 14705. 14801. 14832. 15056. 15374. 15579. 15624. 15733. 15744. 15755. 15839. 15867. 15914. 16041. 16117. 16321. 16322. 16383. 16385. 16418. 16518. 16573. 16747. 16800. 16930. 16938. 17011. 17049. 17366. 17375. 17419. 17604. 17624. 17800. 17829. 17921. 17977. 18017. 18028. 18065. 18118. 18267. 18278. 18364. 18396. 18426. 18430. 18497. 18581. 18631. 18737 à **100 Thlr.**

Die Auszahlung des Nominalwerths erfolgt im Monat Januar 1863 in **Cöln** bei unserer Haupt-Casse (Frankenplatz No. 6), in **Berlin** bei Herrn S. Bleichroeder an die Vorzeiger der bezeichneten Prioritäts-Obligationen gegen Auslieferung derselben und der dazu gehörigen nicht fälligen Zinscoupons. Der Betrag der fehlenden Coupons wird am Capitalbetrage der Prioritäts-Obligationen gekürzt. — Die Verbindlichkeit der Gesellschaft zur Verzinsung der oben bezeichneten Prioritäts-Obligationen erlischt mit dem 31. December dieses Jahres.

Gleichzeitig machen wir darauf aufmerksam, dass von den nach unseren Bekanntmachungen vom 24. Juli 1858, 30. Juli 1859, 21. Juli 1860 und 20. Juli 1861 ausgeloosten Obligationen folgende noch nicht zur Amortisation präsentirt worden sind:

a) Aus der Loosung pro 1858.

No. 2339 und 2714 à **500 Thlr.**

No. 3636. 4210. 4903. 4976. 7470. 7491. 7774 und 8445. à **200 Thlr.**

No. 9524. 11370. 11681. 11782. 13088. 13664. 14459. 14517. 14572. 14908. 15557. 16453. 16940. 18182. 18251 und 18387 à **100 Thlr.**

b) Aus der Loosung pro 1859.

No. 447. 1969 und 2812. à **500 Thlr.**

No. 3286. 4232. 4449. 4577. 6083. 7230. 8438 u. 8680 à **200 Thlr.**

No. 9215. 10241. 11825. 11829. 12955. 13797. 14463. 14716. 15147. 15277. 15893. 15940. 16197. 16543. 16821. 17433 und 18102 à **100 Thlr.**

c) Aus der Loosung pro 1860.

No. 307. 982 und 1092 à **500 Thlr.**

No. 3519. 3932. 4371. 4513. 4902. 4999. 5168. 5575. 6741. 8093 und 8723 à **200 Thlr.**

No. 9412. 9495. 10205. 10452. 11201. 11215. 11928. 12423. 13046. 13060. 13376. 13958. 14501. 14938. 15090. 16988. 17925 und 18191 à **100 Thlr.**

d) Aus der Loosung pro 1861.

No. 951. 1506 und 1688 à **500 Thlr.**

No. 3193. 3223. 3226. 3888. 4168. 4221. 4369. 4433. 4576. 4977. 5194. 5250. 5473. 5797. 6077. 6526. 6777. 6905. 7492. 7553. 7903. 8148. 8182. 8191. 8666 und 8730 à **200 Thlr.**

No. 9248. 9339. 9802. 11203. 11651. 11671. 11872. 11945. 12049. 12069. 12407. 12521. 13408. 13636. 13675. 13964. 14205. 14560. 15516. 15554. 15677. 15696. 15935. 16122. 16219. 16243. 16666. 16673. 16875. 17430. 17607. 17771. 18140. 18180. 18314. 18342. 18541. 18665 und 18689 à **100 Thlr.**

Wir fordern die Inhaber dieser Obligationen nach Vorschrift des § 8 des oben genannten Privilegiums hiermit wiederholt auf, die Capitalbeträge der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinscoupons bei unserer Haupt-Casse hierselbst oder in Berlin bei Herrn S. Bleichroeder zu erheben.

Cöln, den 26. Juli 1862.

Die Direction.

Cöln-Mindener Eisenbahn.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 4. d. Mts. und auf Grund des § 7 des Allerhöchsten Privilegiums wegen Emission 5 procentiger Prioritäts-Obligationen (II. Emission) vom 30. März 1849 wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass bei der heute stattgefundenen Ausloosung der im Monat Januar 1863 zur Amortisation gelangenden

21 Stück Prioritäts-Obligationen à 500 Thlr.
42 „ „ „ à 200 „
58 „ „ „ à 100 „

folgende Nummern gezogen worden sind:

No. 184. 209. 355. 424. 560. 1057. 1129. 1422. 1495. 1557. 1627. 1716. 1761. 1790. 2331. 2357. 2477. 2482. 2489. 2559. 2977 à **500 Thlr.**

No. 3047. 3257. 3410. 3547. 3742. 3779. 3991. 4005. 4062. 4699. 4786. 4989. 5057. 5333. 5353. 5391. 5477. 5506. 5826. 5903. 6166. 6176. 6295. 6686. 6696. 6714. 6932. 7043. 7059. 7071. 7133. 7286. 7385. 7520. 7847. 7893. 8043. 8122. 8579. 8862. 8929. 8959 à **200 Thlr.**

No. 9079. 9125. 9184. 9354. 9505. 9631. 9862. 9941. 9993. 10058. 10151. 10179. 10224. 10424. 10536. 10579. 10585. 10822. 10851. 10984. 11033. 11069. 11147. 11391. 11494. 11647. 11773. 11891. 11903. 11992. 12114. 12229. 12447. 12462. 12490. 12520. 12536. 12585. 12893. 13137. 13165. 13607. 13761. 14417. 14490. 14593. 14751. 14959. 15031. 15275. 15533. 15623. 15733. 15972. 16174. 16475. 16787. 16846 à **100 Thlr.**

Die Auszahlung des Nominalwerths erfolgt im Monat Januar 1863 in **Cöln** bei unserer Haupt-Casse (Frankenplatz No. 6), in **Berlin** bei Herrn S. Bleichroeder an die Vorzeiger der bezeichneten Prioritäts-Obligationen gegen Auslieferung derselben und der dazu gehörigen nicht fälligen Zinscoupons. — Der Betrag der fehlenden Coupons wird am Capitalbetrage der Prioritäts-Obligationen gekürzt. —

Die Verbindlichkeit der Gesellschaft zur Verzinsung der oben

bezeichneten Prioritäts-Obligationen erlischt mit dem 31. December d. Js.

Gleichzeitig machen wir darauf aufmerksam, dass von den nach unseren Bekanntmachungen vom 30. Juli 1859, 21. Juli 1860 und 20. Juli 1861 ausgeloosten Obligationen folgende noch nicht zur Amortisation präsentirt worden sind:

a) **Aus der Loosung pro 1859.**

No. 777. 846 und 972 à **500 Thlr.**
No. 5011. 5949 und 7979 à **200 Thlr.**
No. 9340. 10301. 10337. 13814. 14063. 14584. 14691. 15296. 15332. 16239 und 16700 à **100 Thlr.**

b) **Aus der Loosung pro 1860.**

No. 175. 875. 904. 2312 und 2541 à **500 Thlr.**
No, 4172. 4456. 5101. 6269 und 7527 à **200 Thlr.**
No. 9528. 10764. 11245. 11604. 11697. 12281. 12807. 12888. 13882. 14167. 14619. 14854. 15125. 16045. 16084 und 16295 à **100 Thlr.**

c) **Aus der Loosung pro 1861.**

No. 49. 87. 1641. 2462 und 2463 à **500 Thlr.**
No. 3464. 3808. 4885. 5109. 5668. 5855. 7413. 8104. 8517. 8700 und 8765 à **200 Thlr.**
No. 9406. 9773. 10006. 10761. 10810. 10966. 11056. 11655. 13294. 13755. 13784. 14073. 14579. 14631. 14694. 14988. 15261. 15947. 16352 und 16869 à **100 Thlr.**

Wir fordern die Inhaber dieser Obligationen nach Vorschrift des § 8 des gedachten Privilegs hiermit wiederholt auf, die Capitalbeträge zum Nennwerthe gegen Ablieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zinscoupons bei unserer Haupt-Casse hierselbst oder in Berlin bei Herrn S. Bleichroeder zu erheben.

Cöln, den 26. Juli 1862.

Die Direction.

Cöln-Mindener Eisenbahn.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 4. d. M. und auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 14. Februar 1853, wegen Emission 4proc. Prioritäts-Obligationen (II. Emission) bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass bei der heute stattgehabten Ausloosung der im Monat Januar 1863 zur Amortisation gelangenden

12 Stück Prioritäts-Obligationen à 500 Thlr.,
24 „ „ „ à 200 Thlr.,
45 „ „ „ à 100 Thlr.

folgende Nummern gezogen worden sind:

No. 17027. 17083. 17227. 17355. 17370. 17403. 17562. 17751. 18096. 18155. 18367. 18473. **à 500 Thlr.**
No. 18763. 19213. 19247. 19361. 19389. 16515. 19589. 19769. 19865. 20042. 20064. 20103. 20374. 20416. 20641. 20648. 20650. 20875. 20932. 20968. 20970. 21166. 21287. 21369. **à 200 Thlr.**
No. 21596. 21792. 22277. 22680. 22922. 23058. 23173. 23387. 23613. 23712. 23931. 23947. 23956. 24019. 24112. 24370. 24517. 24553. 24555. 24573. 24841. 24926. 25042. 25200. 25235. 25450. 25594. 25604. 25731. 25756. 26072. 26105. 26205. 26208. 26270. 26744. 26997. 27151. 27210. 27220. 27307. 27310. 27353. 27548. 27638 **à 100 Thlr.**

Die Auszahlung des Nominalwerths erfolgt im Monat Januar 1863 in Cöln bei unserer Haupt-Casse (Frankenplatz No. 6), in Berlin bei Herrn **S. Bleichroeder** an die Vorzeiger der bezeichneten Obligationen gegen Auslieferung derselben und der dazu gehörigen nicht fälligen Zins-Coupons. Der Betrag der fehlenden Coupons wird am Capitalbetrage der Prioritäts-Obligationen gekürzt. Die Verbindlichkeit der Gesellschaft zur Verzinsung der oben bezeichneten Prioritäts-Obligationen erlischt mit dem 31. December dieses Jahres.

Gleichzeitig wird darauf aufmerksam gemacht, dass von den nach unseren Bekanntmachungen vom 22. Juli 1858, 30. Juli 1859, 21. Juli 1860 und 20. Juli 1861 ausgeloosten Obligationen folgende noch nicht zur Amortisation präsentirt worden sind:

a) **Aus der Loosung pro 1858.**

No. 21565. 22426 und 23343 à **100 Thlr.**

b) **Aus der Loosung pro 1859.**

No. 18345 à **500 Thlr.**
No. 20249. 20975 und 21346 à **200 Thlr.**
No. 22082. 22083. 24035. 24780. 24806. 25006. 26275. 26831 und 26982 à **100 Thlr.**

c) **Aus der Loosung pro 1860.**

No. 17632 à **500 Thlr.**
No. 18911. 19511. 19567. 19582. 19650. 19825. 20313 und 20521 à **200 Thlr.**
No. 22918. 23119. 24011. 24117. 25837. 26263 und 27245 à **100 Thlr.**

d) **Aus der Loosung pro 1861.**

No. 17009. 17840 und 18040 à **500 Thlr.**
No. 18997. 19253. 19899. 20805. 21338 und 21391 à **200 Thlr.**
No. 21573. 21758. 22914. 23260. 23338. 23357. 23377. 23788. 23922. 24361. 24412. 24612. 24670. 25278. 25440. 25725. 25742. 25849. 25908. 26130. 26248. 27342. 27543. 27762 und 27909 à **100 Thlr.**

Wir fordern die Inhaber dieser Obligationen nach Vorschrift des § 8 des oben genannten Privilegiums hiermit wiederholt auf, die Capitalbeträge zum Nennwerthe gegen Ablieferung der Obligationen mit den dazu gehörigen Zins-Coupons bei unserer Haupt-Casse hierselbst oder in Berlin bei Herrn S. Bleichroeder zu erheben.

Cöln, den 26. Juli 1862.

Die Direction.

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der in Gemässheit der Kundmachung vom 12. Juli 1862 laut Notariats-Protocoll vom 18. Juli 1862 stattgehabten 5ten Ziehung zur Verloosung der Prioritäts-Obligationen der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft sind die nachstehenden 1725 Stück gezogen worden, und zwar:

Erste Emission 300,000 Stück von No. 1 bis No. 300,000.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
49,801— 49,900	100
67,401— 67,500	100
144,901—145,000	100
179,001—179,100	100
185,811—185,872	62
216,801—216,900	100
249,601—249,700	100
278,201—278,300	100
Zusammen	762

Zweite Emission 63,636 Stück v. No. 300,001 bis No. 363,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
327,221—327,282	62
347,801—347,900	100
Zusammen	162

Dritte Emission 100,000 Stück v. No. 363,637 bis No. 463,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
371,001—371,100	100
406,601—406,700	100
460,301—460,354	54
Zusammen	254

Vierte Emission 100,000 Stück v. No. 463,637 bis No. 563,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
507,401—507,500	100
513,901—514,000	100
518,901—518,954	54
Zusammen	254

Fünfte Emission 40,000 Stück v. No. 563,637 bis No. 603,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
590,601—590,602	2
594,701—594,800	100
Zusammen	102

Sechste Emission 75,000 Stück v. No. 603,637 bis No. 678,636.

Gezogene Nummern.	Anzahl.
642,901—643,000	100
666,810—666,900	91
Zusammen	191

Die Rückzahlung der oberwähnten 1725 Stück Obligationen erfolgt gegen Rückstellung der Original-Obligationen vom **1. September 1862** angefangen mit dem Betrage von 500 Francs für jede Obligation, welcher Betrag bei den von der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien bewerkstelligten Rückzahlungen in Bankvaluta nach dem durchschnittlichen Mittelcurse der vorhergehenden Woche berichtigt werden wird.

Von den sämmtlichen obverzeichneten verloosten Obligationen werden vom 1. September 1862 an keine Interessen mehr bezahlt.

Wien, am 19. Juli 1862.

Von der General-Direction.

Mecklenburgische Eisenbahn.

In Gemässheit des §. 7. des Statutnachtrages vom 23. Juni 1849 wird hiermit öffentlich bekannt gemacht, dass bei der am 25. d. M. vorschriftsmässig geschehenen Ausloosung unserer Prioritäts-Obligationen folgende Nummern gezogen worden sind:

Lit. A. Serie I. à 1000 Thlr.: No. 85. 336. 338.
„ „ „ II. à 500 Thlr.: No. 373. 456. 669. 693. 697. 903.
„ „ „ III. à 200 Thlr.: No. 1249. 1380. 1461. 1475. 1541. 1626.
Lit. B. Serie I. à 1000 Thlr.: No. 188.
„ „ „ II. à 500 Thlr.: No. 307. 376. 542. 636.
„ „ „ III. à 200 Thlr.: No. 816. 864. 913. 942. 1000. 1112. 1188. 1210. 1272. 1334. 1369. 1753.

deren Auszahlung unter den im obgedachten Paragraphen erwähnten Bedingungen am 2. Januar 1863 erfolgen wird.

Schwerin, den 26. Juli 1862.

Die Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von **30 Stück Radbandagen** aus Gussstahl, und **470 Stück Bandagen** aus Feinkorneisen oder Puddelstahl für die Oberschlesische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierzu ist ein Termin auf

den 20. August c. a. Vormittags 10 Uhr

in dem Büreau des Unterzeichneten anberaumt.

Die Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Radbandagen“ bis zum gedachten Termin an das Büreau des Unterzeichneten einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Die Lieferungsbedingungen können gegen Erstattung der Copialien in dem erwähnten Büreau entnommen werden.

Breslau, den 25. Juli 1862.

Der K. Ober-Maschinen-Meister der Oberschles. Eisenbahn.

Königl. Saarbrücker Eisenbahn.

Zur Unterhaltung der Saarbrücker Eisenbahn und zur Vergrösserung der Bahnhöfe ist die Lieferung von

190 Stück Puddelstahlschienen zu Weichenzungen

erforderlich und soll dieselbe im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Zur Eröffnung der versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Puddelstahlschienen“ einzureichenden Offerten ist ein Termin auf

Sonnabend den 16. August cr. Vormittags 10½ Uhr

in meinem Büreau auf hiesigem Bahnhofe angesetzt, und werden Lieferungslustige mit dem Bemerken eingeladen, dass Zeichnung und die näheren Bedingungen daselbst zur Einsicht bereit liegen, auch abschriftlich bezogen werden können.

Saarbrücken, den 26. Juli 1862.

Der Eisenbahn-Bau-Inspector.
Quassowski.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Pro Monat Juni sind weder überzählige Güter vorhanden, noch fehlen welche.

Königl. Sächs. westl. Staats-Eisenbahnen.
Pro Monat Juni 1862. A. Fehlende:

H N & C 11560. 1 Fass Steinkohlentheer-Oel (284 Pfd.) von Harburg, fehlt in Chemnitz seit 21. Mai.

Gepäckschein 91. 1 Koffer Kleider und Papiere (26 Pfd.) von Chemnitz via Hof nach Frankfurt a/M., fehlt in Chemnitz (Eilgutexpedition) seit 6. Juni.

B. Ueberzählige:

H N C 11560. 1 Fass thranähnliche Flüssigkeit (315½ Pfd.).

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Rheinische Eisenbahn. Cöln-Herbesthal-Crefeld-Bingen.

	für Personen	f. Güter	f. Extraord.	Summa	bis ult. Juni:
Juni 1862:	Thlr. 143,397	104,029	6,770	254,196	1,280,009 Thlr.
„ 1861:	„ 129,252	89,429	5,500	224,181	1,133,504 „
pro 1862 plus:	„ 14,145	14,600	1,270	30,015	146,505 „

Kaiser Ferd.-Nordbahn.

	für Pers.	für Güter	Summa	bis ult. Juni:
Juni 1862:	350,526 fl.	902,774 fl.	1,253,300 fl.	7,491,912 fl.
„ 1861:	296,763 fl.	1,093,511 „	1,390,274 „	8,081,663 „

K. K. priv. Theiss-Eisenbahn. (Betriebsstrecke 78½ Meilen.)

Einnahme für	Personen	Gepäck	Fracht	Zusammen	bis ult. Juni:
Juni 1862:	109,036 fl.	5,796 fl.	135,834 fl.	250,666 fl.	1,347,281 fl.
„ 1861:	97,902 fl.	7,141 fl.	169,561 fl.	274,604 fl.	1,608,319 fl

Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbau-Gesellschaft. (5½ Meil.)

Einnahmen für	Personen	Frachten	Kohlen	Zusammen	bis ult. Juni:
Juni 1862:	6,539 fl.	21,249 fl.	3,855 fl.	31,643 fl.	213,678 fl.
„ 1861:	6,896 fl.	22,588 fl.	5,974 fl.	35,458 fl.	197,835 fl.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

	f. Pers.	f. Güter	Durchg.-Güter	Extraord.	Sa. Thlr.
Juni 1862:	40,484	51,301	13,000	8,055	112,841

„ 1861: 92,378 Thlr. Juni 1862: + 20,463 Thlr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Frachten	Zusammen
Im Monat Juni 1862:	7,871 fl.	18,993 fl.	26,864 fl.
Vom 1. Jannur bis ult. Juni 1862:	26,437 fl.	114,263 fl.	140,700 fl.

In derselben Zeitperiode 1861: 131,064. Daher 1862 mehr: 9,636 fl.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Frachten	Kohlen	Zusammen:
Im Juni 1862:	34,769 frs.	40,743 frs.	25,210 frs.	100,722 frs.

einschliesslich der an die Gesellschaft Mackenzie & Cie. zu zahlenden 50 % der Einnahme der Strecke Hasselt-Landen mit circa 12,560 frs.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. I. Berlin-Stargard.

Einnahmen für	Personen	Güter	Zusammen	Diff. 1862:
Im Juni 1862:	67,430 Thlr.	68,563 Thlr.	135,993 Thlr.	
Im „ 1861:	56,912 „	66,451 „	123,363 „	+12,630 Thlr.

II. Stargard-Cöslin-Colberg.

Im Juni 1862:	17,119 Thlr.	16,676 Thlr.	33,795 Thlr.	
Im „ 1861:	13,450 „	17,259 „	30,709 „	+ 3,086 „

Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn.

Juni 1862:	für Pers.	für Güter.	Summa.	Juni 1861:	bis ult. Juni 62:
	Thlr. 26,991	51,698	78,689	68,884	464,419

gegen 375,171 Thlr. in denselben Monaten des Jahres 1861.

Wilhelms-Bahn.

	für Pers.	f. Güter, Vieh etc.	Extraord.	Summa:
Juni 1862: Thlr.	8,461	32,337	7,354	48,152
„ 1861:	7,049	26,387	4,511	37,947

Bis ult. Juni 1862: + 40,654 Thlr.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Güter	tel. Depeschen	Extra	Summa
Juni 1862:	4,325 Thlr.	6,626 Thlr.	27 Thlr.	855 Thlr.	11,833 Thlr
„ 1861:	11,004 Thlr.	Mithin pro 1862:	+ 829 Thlr.		

Hierzu die Mehreinnahme bis ult. Mai 1862 nach berichtigter Feststellung: 6,927 Thlr. Ergiebt bis ult. Juni 1862: + 7,756 Thlr.

Holsteinische Eisenbahnen. Im Juni 1862.

Altona-Kiel . . . 50,816 Thlr. bis ult. Juni 1862: 247,110 Thlr. bis ult. Juni 1861: 242,669 Thlr. 1862: mehr 4,441 „

Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe 4,838 Thlr. ult. Juni 26,421 Thlr. bis ult. Juni 1861: 30,071 Thlr. 1862: weniger 3,650 „

Rendsburg-Neumünster 7,371 Thlr. ult. Juni 1862: 36,707 „ bis ult. Juni 1861: 37,252 Thlr. 1862: weniger 545 „

Niederschlesische Zweigbahn. Juni 1862: für Person. und Güter: 20,806 Thlr. Juni 1861: 15,228 Thlr. Bis ult. Juni 1862: + 38,666 Thlr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Juni 1862: 226,312 Thlr. Bis ult. Juni 1862: 1,079,945 Thlr. Bis ult. Juni 1861: 1,069,633 Thlr. Daher 1862 mehr: 10,312 Thlr.

Thüringische Eisenbahn.

Juni 1862: für Pers. für Güter. Summa. Juni 1861: Differenz 1862: Thlr. 96,000 132,000 228,000 186,700 + 41,300 Thlr.

bis ult. Juni 1862: 1,149,500. 1861: 959,910 Thlr. Daher +189,590 Thlr.

Buschtêhrader Eisenbahn. Juni 1862: Für 7,517 Personen und 886,408 Ctr. Frachten 55,861 fl. 58 kr. Bis ult. Juni 324,449 fl. 2 kr. österr. W.

Köln-Mindener Hauptbahn. Oberhausen-Arnheim. Zwgb. Köln-Giessen

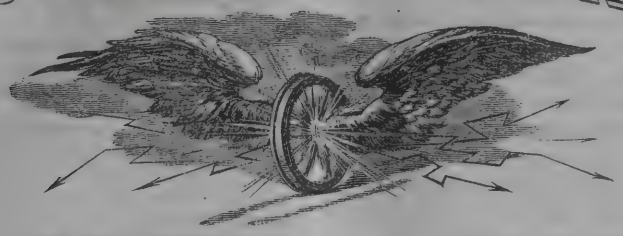
Juni 1862:	491,322 Thlr.	27,906 Thlr.	68,677 Thlr.
„ 1861:	479,940 „	27,693 „	
Mithin pro 1862:	+ 11,382 „	+ 213 „	

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 63. 1862.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 6. August 1862.

Inhalt: Ueber die schwedischen Kolben für Dampfmaschinen und Locomotiven. — Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1859. — Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Eisenbahnen: a) Projecte und Bau: Project Guben-Posen-Thorn. Vorarbeiten von Arad nach Rothenthurm. Verbindungsbahn von Kottori zum Murflusse nächst Legrad. — Eisenbahn-Betrieb: Personalnachricht, Preussen. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn, Geschäftsbericht. Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause, Etat der Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten für 1862 und 1863. Mitteldeutscher Eisenbahnverband, Wagen-Miethe-Abrechnung. Thüringische Eisenbahn, Ueberfluthung. Fracht-Ermässigung für Steinkohlen von Zwickau nach Hof. Tarifirung von Manufacten nach der ermässigten Classe. Oesterr. Südbahn. — Ausland. Französische Eisenbahnen. Coquimbo-Bahn in Chile. — Technisches. Unterirdische Eisenbahn vom Victoria-Bahnhofe nach dem von Paddington. Eisenbahnräder auf der Londoner Ausstellung. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn**, durchgehender Personen- u. Gepäckverkehr. — **Einnahmen** der K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-, Lübeck-Büchener-, Mecklenburgischen-, Oppeln-Tarnowitzer-, Oberschlesischen-, Prinz-Wilhelms- und Werra-Eisenbahn etc.

Ueber die schwedischen Kolben für Dampfmaschinen und Locomotiven.

Die ausgedehnte Anwendung, welche diese Art Kolben gegenwärtig finden, ist in der grossen Einfachheit, in der geringen Anzahl von Bestandtheilen, und der daraus folgenden leichteren Instandhaltung und vermehrten Sicherheit derselben begründet. Eine der gebräuchlichsten Constructionen zeigt nebenstehende Figur 3. — Der Kolbenkörper ist von Gusseisen oder Messing, die Dichtungsringe sind aus gutem feinkörnigen Gusseisen. Die

Fig. 3

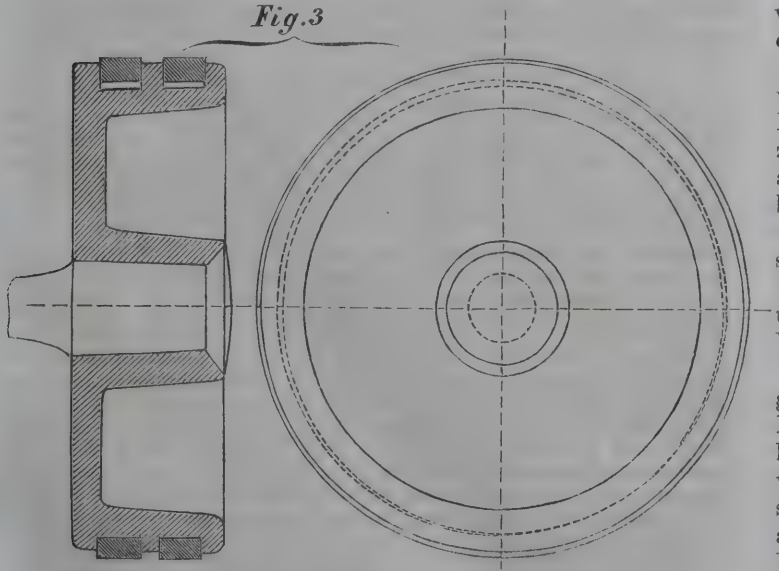


Fig. 4

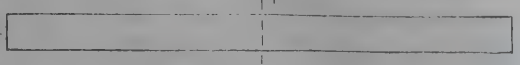
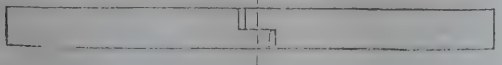


Fig. 5

Fig. 6



conisch in den Kolbenkörper eingepasste Stange wird in den warmgemachten Kolbenkörper eingesetzt und vernietet. Das Abdrehen des Kolbenkörpers für horizontale Cylinder geschieht folgendermassen: Der Mittelpunct für die äussere Peripherie liegt beiläufig $^1/_2$‴ über dem Kolbenstangenmittel, und jener für die eingedrehten Nuthen eben so viel unter demselben, so dass die Nuthen oben $6^1/_2$‴—7‴ und unten nur $4^1/_2$‴ bis 5‴ tief werden. Die Dichtungsringe haben eine Höhe von 14—16‴ und eine Dicke von 6‴ bis $6^1/_2$‴.

Der Durchmesser des Kolbenkörpers ist um 2‴ kleiner als der des Cylinders, und die Dichtungsringe der montirten Kolben werden also oben $^1/_2$‴ und unten $1^1/_2$‴ aus dem Kolbenkörper vorstehen. Auch werden sie unten gleichzeitig sich auf den Grund der Nuthen legen, so dass der Kolben mittelbar aufruht.

Die Dichtungsringe werden 7—8‴ grösser, und in Cylindern von 4′ Höhe gegossen, um ein dichteres Material zu erhalten. Die abgestochenen Ringe Fig. 4 werden in der Art wie Fig. 5. zeigt, ausgeschnitten, zusammengelöthet und auf das richtige Mass abgedreht. Die Ueberplattung ist bei 10‴, die ganze Spannung bei 15‴ Fig. 6.

Die wesentlichsten Verschiedenheiten von der eben beschriebenen Construction der schwedischen Kolben sind folgende:

1) Die Kolbenstange ist in den Kolbenkörper eingeschraubt, und dann entweder vernietet oder mit einer Mutter und einem Vorsteckstift befestigt.

2) Der Kolbenkörper ist beiderseits mit ebenen Flächen abgeschlossen. Man hat in dem Falle nicht nöthig, ein dem hohlen Raume entsprechend geformtes Stück an die innere Seite des Cylinderdeckels zu schrauben, um den grossen schädlichen Raum zu vermeiden. Zu diesem Ende wird an der offenen Seite des schmiedeeisernen Kolbenkörpers eine starke Blechscheibe, welche an beiden Peripherien schief abgedreht ist, eingepasst und durch Umnieten des an diesen Stellen durch kleine ringförmige Wulste verstärkten Kolbenkörpers befestigt; oder es wird der Kolbenkörper als ein einziges hohles aber zu beiden Seiten eben abgeschlossenes Stück geschmiedet; oder es wird der Kolbenkörper aus Messing oder Gusseisen in letzterer Form gegossen; oder endlich, es wird eine Scheibe mit der Kolbenstangennabe aus einem Stück geschmiedet, auf die andere Seite der Nabe eine schmiedeeiserne Platte angenietet, und an der Peripherie des Kolbenkörpers ein gusseiserner Ring mittelst durchgehender Niete zwischen den beiden Kolbenplatten befestigt.

3) Statt zwei Dichtungsringen wird nur ein einziger angewandt. — Die Erfahrungen, welche bis jetzt gemacht wurden, sprechen sehr zu Gunsten dieser Kolbenconstruction, und wird namentlich das bei Locomotivkolben häufig vorkommende Losgehen von Keil und Schrauben ganz vermieden. Uebelstände haben sich in zwei Richtungen gezeigt; erstens schlagen sich die Nuthen in den schmiedeeisernen Kolbenkörpern aus, und zweitens verlieren die Ringe ihre Spannkraft. Dem ersteren Uebelstande suchte man durch Anwendung gegossener Körper, oder schmiedeeiserner mit Gusseinsätzen zu begegnen, und es ist anzunehmen, dass der genannte Uebelstand dadurch nahezu beseitigt wird. Was den zweiten Uebelstand anbetrifft, so kann man den Dichtungsringen durch Hämmern an der inneren Seite immer wieder die gewünschte Spannung geben. Oder anstatt sie zu hämmern, spannt man die Ringe in einem Futter auf die Drehbank, drückt mit dem Support einen Polirstahl gegen die innere Ringfläche, und lässt den Ring einigemale herumlaufen. Man erreicht durch diese Methode den Zweck sicherer und vollkommener, da beim Hämmern die Ringe leicht windschief geschlagen werden.

Ztschrft. d. Oest. Ing. Vereins 1862.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1859.

II.

Wir versprachen im ersten Artikel bei unserm Referat aus der „Deutschen Eisenbahn-Statistik“ neben der Zusammenstellung der zur Vergleichung geeigneten statistischen Verhältnisse der einzelnen Bahnen zugleich ein volkswirthschaftliches Bild von dem äusseren Umfange und den inneren Verhältnissen der grossen Transportanstalten zu entwerfen. Wir werden hier Gelegenheit haben, mit Stolz und Genugthuung auf die grossartige Entwickelung und mustergiltige Organisation unsrer Bahnen gegenüber der anderer Länder zu blicken, mit Stolz bei der Erinnerung an die Zeit der ersten Deutschen Bahnbauten, wo Englische Fachmänner lächelnd mit mitleidigem Achselzucken es aussprachen, „der Deutsche werde nie eine Locomotive führen lernen.“ Man muss Zeugen jener Zeit, deren Reihen schon licht werden, Männer, deren leitende Stellung im Eisenbahnwesen jene unsäglichen ersten, jetzt ungekannten Schwierigkeiten zu überwinden hatte, reden hören, um die hohen Verdienste derselben zu fassen und gleichzeitig Das erst voll würdigen zu können, was heut als mächtiges vollendetes Ganze dasteht, wohlgegliedert und uhrwerkartig in fast mathematischer Ordnung ineinander greifend — ein Triumph Deutscher Intelligenz, Deutscher Emsigkeit und Ausdauer.

Die äussere Gestalt unsers Bahnnetzes ist die Widerspiegelung unsrer innern politischen Verhältnisse, welche durch den historischen Gang der Dinge der Bildung eines einheitlichen Reiches nicht günstig waren und Ursache wurden, dass wir nicht, wie Frankreich in seiner Hauptstadt, einen Knoten- und Brennpunct haben, von dem aus die Linien in Radien, in Hauptrouten, ausstrahlen nach den wichtigsten Küsten- und Grenzpuncten, so, wie commercielle Factoren oder strategische Rücksichten es geboten haben würden. Auch Oesterreich kam erst im Jahre 1854 — durch sein Gesetz vom 14. September desselben Jahres — zu einem systematischen Plan, auf welchem seitdem der Ausbau seines Eisenbahnnetzes basirt und den wichtigsten wirthschaftlichen Momenten und militärischen Grundsätzen folgt; Frankreichs Organisationsgesetz datirt bereits vom 11. Juni 1842! Wir dagegen gelangten erst am 27. Juli 1857 dahin, die Häfen der Nord- und Ostsee mit dem Adriatischen, beziehendlich Mittelländischen Meere durch eine vollständige Schienenstrasse verbunden zu sehen.

Es wird indessen Jedermann erkennen, dass unser vielstaatliches Leben auf dem Gebiet der Eisenbahnen auch wiederum sein Gutes hatte, indem die gegenseitige Eifersüchtelei manche Linie hervorgerufen oder beschleunigt hat. Fehlen uns gegenwärtig auch noch jene grossen ganz directen Transitrouten mit ausgesprochenem Zweck als solche, so streben wir doch bei dem stetig vorwärtsschreitenden Ausbau unserer Schienenwege jenem Ziele entgegen und sind dahin gelangt, dass der Durchgangsverkehr seine genügenden Bahnlinien findet. Noch aber fehlen uns vier oder fünf wichtige directe Linien, die, jetzt schon Project, kaum lange Jahre auf sich warten lassen werden. Es sind dies die Linie an der nördlichen Küste Deutschlands, der Nord- und Ostsee entlang, eine Linie, welche im Falle eines Krieges und einer Blokade unserer Seehäfen in strategischer und commercieller Beziehung von der wichtigsten Bedeutung sein würde, wie sie schon jetzt im Frieden während der Winterszeit eine sehr fühlbare Lücke ist; ferner eine directe Linie durch Mitteldeutschland von Ost nach West, wie sie in dem Project Halle-Nordhausen-Cassel vorliegt; weiter die beiden Verbindungslinien der Tyroler und Schweizer Linien über die Alpen, welche beide die Fortsetzung der Nordsüddeutschen Linien bilden; endlich, die Fortsetzung der österreichischen östlichen Linien an das Schwarze Meer. Die Vollendung dieser Linien werden erst Deutschland seine geographisch gegebene Mission voll erfüllen lassen, der natürliche Spediteur zwischen den Süd- und Nord-, den Ost- und Weststaaten Europa's, beziehendlich des Asiatisch-europäischen Waarenverkehrs zu sein.

Ein Jahrzehnt noch und diese Lücken sind aller Wahrscheinlichkeit nach ausgefüllt.

Unsre Aufgabe, das uns vorliegende statistische Werk in seinem grossen und überaus reichen Umfange auf einem verhältnissmässig sehr kleinen Raume zu besprechen und die Momente herauszugreifen, in denen wichtigere oder interessantere volkswirthschaftliche Factoren liegen, ist eben keine leichte; auch werden wir uns immerhin nur auf die Hauptsachen beschränken müssen.

Der Abschnitt A. der Eisenbahn-Statistik behandelt die Verwaltungsorgane, die Richtung, Länge und Betriebs-Eröffnung der Eisenbahnen.

Von den 62 Bahnen sind — und dies mag hier bemerkt werden, da jetzt die staatswirthschaftlich sehr wichtige Frage, ob Staats-, ob Privatbau, auf dem Continent in der Schweiz und in den Preussischen Kammern lebhaft discutirt worden ist — 13 Staatsbahnen und 40 Privatbahnen, von denen wiederum 9 unter Staatsverwaltung stehen. So sehr ein Englischer Staatsmann über den Staatsbau, wie über jedes industrielle Unternehmen von Staatswegen den Kopf schütteln wird, so sehr wir selbst im Princip gegen den Staatsbau sind, so wenig verkennen wir doch bei dem ganz unverhältnissmässig geringerem Capitalreichthum Deutschlands, wie wichtig für die raschere Entwickelung unsers Eisenbahnnetzes das Eingreifen des Staates bei allen den Linien war, welche ohne dieses entweder gar nicht oder erst sehr spät zum Ausbau gelangt wären. Wo sich der Staat auf den Bahnbau zur Gewinnung einer Finanzquelle geworfen, wo er Hauptverkehrslinien gebaut hat, werden wir uns nie damit einverstanden zu erklären vermögen und es kann nationalökonomisch mit Recht gefragt werden, ob nicht die volle Freiheit der Privat-Unternehmungslust auch auf dem Gebiete der Eisenbahnen, wenn auch vielleicht eine weniger rasche, so doch allmälig ebenso volle Entwickelung unsers Verkehrsnetzes herbeigeführt hätte. Zweierlei scheint uns festzustehen, für die Vergangenheit, dass jene Millionen Deutschen Capitals, mit welchen ein Theil der Nordamerikanischen Bahnen traurigen Angedenkens gebaut sind, unserem Vaterlande verblieben wären; für die Zukunft, dass ein späteres Geschlecht die Staatsbahnen sämmtlich wieder veräussern und der Privatindustrie zurückgeben wird, wie die Gegenwart in der Schweiz und in Preussen für die Eisenbahnen es schon fordert, wie man aus gleichem Grundsatz in Deutschland schon mit Verkauf von Staats-Berg- und Hüttenwerken begonnen hat. Will der Staat ein Uebriges thun, so kann er durch Zinsengarantien dem Capital schon eine sehr wirksame Anregung geben.

Der Beginn unsrer Bahnbauten ist noch zu neu, als dass es nicht auch heut noch ein Interesse erweckte, zu wissen, welche Bahnen etwa bis zum Jahre 1842 zuerst, wenn auch, wohlzumerken, meistentheils nur streckenweise ins Leben traten und die damalige Zeit, deren Zeugen wir Alle ja noch waren, ungemein erregten. Die Pferde-Eisenbahn Budweis-Linz-Gmunden, jetzt der Kaiserin Elisabethbahn gehörig, wurde als erster Pionier bereits am 21. Juli 1832 eine Strecke weit eröffnet; ihr folgte eine weitere Pferdebahn, die Buschtêhrader, im Jahre 1833. Von da ist eine Pause bis zum Jahre 1835, wo die Nürnberg-Fürther eröffnet wurde. Ihr folgte am 24. April 1837 die Leipzig-Dresdener, 1838 am 6. Jan. die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, am 1. Juni die Maximiliansbahn, am 22. Septbr. die Berlin-Potsdam-Magdeburger, am 1. December die Braunschweigsche, am 20. Dec. die Düsseldorf-Dortmunder (Bergisch-Märkische), 1839 am 29. Juni die Hauptbahn der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger, am 2. August die Rheinische, am 26. September die Taunusbahn, 1840 am 1. September die Berlin-Anhaltische, am 12. desselb. Mts. die Badische Staatsbahn. Das Jahr 1841 weist gar keine Strecken-Eröffnungen auf. Im folgenden Jahre finden solche am 17. Mai auf der Hamburg-Bergedorfer, am 22. Mai auf der Oberschlesischen, am 1. August auf der Berlin-Stettiner Hauptbahn, am 19. September auf der Sächsisch-Bayerischen, am 23. October auf der Niederschlesisch-Märkischen statt. Bei sehr vielen Linien fällt die definitive Eröffnung der ganzen Bahn oft in ein auffallend weit hinausliegendes Jahr. Von da an geht der Ausbau mit zunehmender Raschheit, sichtlich jedoch influirt von den natürlichen Factoren, von der allgemeinen Conjunctur, von den Handels- und Friedenskrisen. Dem Privat-Unternehmungsgeiste ist das weitaus grösste Feld verblieben, wie er denn auch überall, es zeigen dies eben die historischen Columnen der Tabelle A., energisch zu Werke ging.

Ein besonderes Interesse gewährt die ungemeine Verschiedenheit des Anlagecapitals (Columne 83) und ist sehr passender Weise in der nächsten Columne das Kosten-Verzeichniss der besonders kostspieligen Bauten hinzugesetzt worden, um — theilweis — erklärend zur Seite zu stehen; wir sagen „theilweis“, denn es fehlt noch ein anderer wichtiger Factor, die Angabe des Grundpreises. Das Anlagecapital pro Meile schwankt zwischen 37,037 Thlr. (Buschtêhrader) und 1,149,353 Thlr. (Oesterreichische Südbahn). Jenem Minimum stehen am nächsten die Rendsburg-Neumünster mit 120,993 Thlr., die Nürnberg-Fürther mit 124,000 Thlr., die Glückstadt-Elmshorner mit 201,070 Thlr., die 3 gepachteten Zweigbahnen der Bayerischen Staatsbahn mit 211,255 Thlr.,

Neisse-Brieg mit 229,213 Thlr., Cöthen-Bernburg mit 236,364 Thlr.; dem Maximum stehen am nächsten Hamburg-Bergedorf mit 1,102,655 Thlr., Düsseldorf-Dortmund mit 876,090 Thlr., die Sächsisch-Böhmische mit 777,020 Thlr., die Rheinische mit 709,302 Thlr., die Niedererzgebirgische mit 705,544 Thlr., die Kaiserin Elisabethbahn mit 685,920 Thlr. — Man sieht an dieser Zusammenstellung, dass die Terrainschwierigkeiten jederzeit in erster Linie beim Ausschlag der Kostensumme pro Bahnmeile stehen. Würden wir in der Statistik noch die Preise der Grunderwerbungen nach einem einheitlichen quadratischen Mass angegeben finden, so würden sich sehr interessante Vergleichungen anstellen lassen, welche gleichzeitig für das Anlagscapital interpretirend dienten. Es würde sehr willkommen sein, wenn diese Lücke ausgefüllt werden könnte.

Bei dem vielfachen Streit der Presse über die Räthlichkeit staatlicher Zinsengarantie — eine auch bei den Verhandlungen des Oesterreichischen Reichsraths und der Preussischen Kammern ventilirte Principienfrage — mögen hier die verschiedenen Garantiehöhen von Stammactien aufgeführt werden. Es sind garantirt:

	Stammactien			
1) Bayerische Ostbahnen	34,285,714	Fl.	mit 4½	Proc.
2) Niederschlesisch-Märkische	10,000,000	„	„ 4	„
3) Aachen-Düsseldorf	4,000,000	„	„ 3½	„
4) Ruhrort-Crefeld	1,500,000	„	„ 3½	„
5) Ruhr-Sieg	—	„	„ 3¼	„
6) Cöthen-Bernburg	500,000	„	„ 2½	„
7) Oberschlesische	Lit. B.	„	„ 3½	„
8) Stargard-Posen	5,000,000	„	„ 3½	„
9) Hessische Ludwigs-Eisenbahn	10,500,000	„	„ 5⅕	„
10) Cöln-Mindener	31,500,000	„	„ 5⅕	„
11) Kurfürst Friedrich Wilhelm Nordbahn	13,000,000	„	„ 3½	„
12) Kaiser Ferdinands-Nordbahn	56,000,000	„	„ 5⅕	„
13) Oesterreichische Südbahn	100,000,000	„	„ 5⅕	„
14) Pfälzische Ludwigsbahn	6,662,286	„	„ 4	„
15) Pfälzische Maximiliansbahn	2,514,286	„	„ 4½	„
16) Südnorddeutsche	12,600,000	„	„ 5⅕	„
17) Theiss-Bahn	16,000,000	„	„ 5⅕	„
18) Werra-Eisenbahn	5,000,000	„	„ 4	„

Vom Standpunct der Staatswirthschaft wird sich nur die terminirte Zinsengarantie zu einem mittleren Procentsatz, den gewöhnlich der hypothekarische Credit anzunehmen pflegt, gewiss rechtfertigen lassen und zwar auch nur für diejenigen Linien, für welche selbst bei ganz normaler Zeitlage der Capitalmarkt nicht genügende Willigkeit zeigt.

Der Abschnitt C, welcher die Transportmittel der Vereinsbahnen in detaillirter Darstellung giebt, gewährt uns zunächst den genugthuenden Beweis, wie bedeutend sich die deutsche Maschinenindustrie gehoben hat. (Wir werden hierzu in einer der nächsten Nummern ein stolzerregendes Beispiel durch eine geschichtliche Skizze der Borsig'schen Maschinen-Fabrik zu Berlin geben. Es liefen im Vereinsjahre 1859 3626 Locomotiven auf den Vereinsbahnen, und zwar

1057 Stück von A. Borsig in Berlin,
311 „ „ Maffei in Hirschau bei München,
247 „ „ W. Günther in Wiener-Neustadt,
233 „ „ Wien-(Gloggnitzer-)Raaber Maschinenfabrik in Wien,
201 „ „ E. Kessler in Carlsruhe,
164 „ „ Egestorf in Linden bei Hannover,
151 „ „ Maschinenfabrik der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Ges.
148 „ „ R. Hartmann in Chemnitz,
131 „ „ Maschinenfabrik in Esslingen,
70 „ „ F. Wöhlert in Berlin,
61 „ „ Maschinenbaugesellschaft in Carlsruhe,
36 „ „ Henschel & Sohn in Cassel,
27 „ „ Hoeclin in Mühlbache,
26 „ „ J. Mayer in Mühlhausen,
11 „ „ Hamburg Magdeburger Dampfschiff-Comp. in Bukau,
8 „ „ Sigl in Wien,
5 „ „ der Werkstätte der Taunusbahn,
5 „ „ der Unionsgiesserei in Königsberg,
4 „ „ A. Wever & Co. in Barmen bei Königsberg,
4 „ „ der Werkstatt der Württemb. Eisenbahn in Esslingen,
3 „ „ der Maschinenfabrik in Zorge bei Braunschweig,
3 „ „ der Werkstatt der Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-G.,
3 „ „ Egels in Berlin,
3 „ „ Eisenbahn-Hauptwerkstatt in Carlsruhe,

je 2 von Tischbein in Bukau, von der Werkstätte der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Stettiner E.-G., je 1 von der Bahnhofswerkstatt in Braunschweig, der Maschinenbau-Gesellschaft in Chemnitz, der Werkstatt der Magdeburg-Leipziger E.-G., von Hardtmann & Lindt in Heidelberg, Nashington Beyer in Dresden, der Werkstatt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Centralwerkstatt der Main-Neckar E.-B. — Das Ausland aber ist deshalb noch nicht aus dem Felde geschlagen. Die Societé J. Cockerill in Seraing hat noch 188 Stück, Stephenson in Newcastle noch 150, Sharp, Roberts & Comp. in Manchester noch 86, W. Norris in Philadelphia noch 57, andere ausländische Anstalten eine mehr oder weniger geringe Anzahl Maschinen auf unsern Bahnen gehen. Fragen wir, wie sich diese bedeutende Maschinenanzahl Locomotiven nach ihrem Fabricationslande vertheilen, so ergiebt sich durch Zusammenstellung, dass dem Verein geliefert haben

Preussen	1191	Stück,
Oesterreich	731	„
England	325	„
Bayern	311	„
Baden	267	„
Belgien	204	„
Hannover	164	„
Sachsen	150	„
Württemberg	135	„
America	59	„
Hessen	36	„
Frankreich	8	„
Braunschweig	4	„

Nach den hier aufgewiesenen Verhältnissen darf man hoffen, dass die Zeit der völligen Emancipation vom Auslande bei der wachsenden äusseren Ausdehnung und inneren Entwickelung unsrer Maschinen-Industrie nicht mehr fern sein wird.

Die Columne 95 enthält die Anzahl der Plätze in den vorhandenen Personenwagen. Leider sind wir noch immer erst ganz sporadisch zur Einführung der IV. Classe gelangt, welche, während sie in ihrem finanziellen Ergebniss sich nach den bisherigen Erfahrungen so gut, ja theilweis glänzend bewährte, auch nationalökonomisch für die Bewegung und eine richtige Vertheilung der Arbeitskräfte in den verschiedensten Beziehungen des Verkehrs von so grosser Bedeutung ist, also eine nothwendige Rückwirkung auf die Eisenbahnen ausüben muss. Es hatten eine IV. Wagenclasse im Ganzen erst 13 Bahnen, beziehendlich Linien, und zwar von den Preussischen Staatsbahnen:

die Niederschlesisch-Märkische mit	1514	Sitzplätzen,
die Ostbahn „	2184	„
die Saarbrücken-Trier „	1125	„
die Westfälische „	1440	„
von Privatbahnen a) unter Staatsverwaltung:		
die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter mit	1188	Sitzplätzen,
die Cöln-Crefelder „	436	„
die Bergisch-Märkische „	720	„
die Oberschlesische „	1225	„
die Breslau-Posen-Glogauer „	350	„
die Stargard-Posener „	400	„
b) in Privatverwaltung:		
die Cöln-Mindener „	3420	„
die Oppeln-Tarnowitzer „	90	„
die Rheinische „	400	„

Gegenwärtig dürfte das Verhältniss ein bei weitem schon günstigeres sein. Unleugbar ist in dieser Specialität der Einfluss der Staatsverwaltung günstig gewesen, ähnlich wie bei der Einrichtung der Schutzdächer für die Locomotiven. Die Bahnen gewinnen mit der IV. Classe ein ganz neues Publicum, welches bisher entweder nur sehr selten oder gar nicht fuhr, ganz ähnlich, wie sich die Omnibusse der grösseren Städte, gegenüber den Droschken, ihr Publicum sich recht eigentlich erst geschaffen haben. Der Arbeitsmann, der gern in die nächste Stadt oder Fabrik aus mehrstündiger Entfernung gehen würde, muss daheim bleiben, weil der Preis, selbst des Tagesbillets, häufig bis 40 Procent seines Taglohnes betragen würde. Diese Classe der Passagiere entgeht also eventuell auch nicht der III. Wagenclasse. Die finanziellen Ergebnisse nach den bisherigen Erfahrungen widerlegen alle anderen Befürchtungen. Im Betriebsjahre 1860 betrug die Zahl der Reisenden IV. Classe auf der Preussischen Ostbahn 44,7 % auf der Niederschlesisch-Märkischen 46,1 %, auf der Westfälischen 69 %, auf der Bergisch-Märkischen 44,7 %, auf der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter 48,9 %, auf der Cöln-Mindener 64,2 % der Gesammtzahl der Reisenden! Auf den Preussischen Bahnen wurden in diesem Jahre (1860) 5,948,668 Personen in der IV. Classe befördert und dafür 1,260,876 Thlr., vereinnahmt! Und gleichzeitig stiegen die Einnahmen, also, Passagiere, der übrigen drei Classen entsprechend. Wir müssen uns mit diesen wenigen Bemerkungen begnügen und auf den guten Fortgang der Sache der IV. Wagenclasse hoffen. Die grosse sociale und volkswirthschaftliche Bedeutung liegt auf der Hand!

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

General-Versammlung des Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Amsterdam, am 30. Juli 1862. Indem wir uns vorbehalten über den Verlauf der Versammlung nach Einsicht des Sitzungs-Protocolls noch specieller zu referiren, beeilen wir uns die Haupt-Resultate derselben bereits heute mitzutheilen.

Zu I. der Tagesordnung (s. No. 59 S. 578) wurde die Aufnahme der Mohacs Fünfkirchener-Eisenbahn in den Verein genehmigt.

Den Commissions-Vorschlag, dass alle Vereins-Verwaltungen ihre Special-Reglements für den Güterverkehr, welche die für den Localverkehr festgesetzten Lieferfristen enthalten, pünctlich austauschen müssen, nahm man einstimmig an.

Zu II. der Tagesordnung wurde der Entwurf eines Reglements für den Transport von Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren einer speciellen Berathung unterzogen. Zu § 25 desselben beschloss die Versammlung an die Stelle der Bestimmung des Entwurfs die Bestimmung des § 35 des Reglements für den Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband zu setzen, dessen Wortlaut wir nächstens mittheilen werden. Es wird damit die Bestimmung des Entwurfs, nach welcher Reisegepäck, wenn es nicht mit dem Namen und Wohnort des Reisenden deutlich und dauerhaft bezeichnet ist, von der Beförderung zurückgewiesen werden kann, abgeworfen. Bei § 29 wurde im Interesse des reisenden Publicums von der Majorität beschlossen, dass als Entschädigung für verlorene oder vernichtete Gepäckstücke der wirklich erlittene Schaden resp. bis 2 Thlr. jedes Pfund, gewährt und bei Declaration des Werthes als Frachtzuschlag (Prämie) für jede (angefangene) Meile 2 pro mille des declarirten Werthes, in minimum $^1/_{15}$ Thlr. erhoben werden soll.

Bei § 42 wurde beschlossen, den ersten Satz: der Transport der Pferde erfolgt gegen Vorausbezahlung und Lösung von Beförderungsscheinen, zu streichen, desgl. im 2. Alinea des § 43 die Worte: der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen. Der Ersatz soll übrigens die declarirte Werthsumme nicht übersteigen.

Ist eine Interesse-Declaration nicht erfolgt, so soll bei Versäumung der Lieferungsfrist der eingetretene erwiesene Schaden in der Weise vergütet werden, dass höchstens $^1/_{30}$ Thlr. für jeden angefangenen Tag der Versäumniss und jedes Pfund des ausgebliebenen Gepäckes vergütet wird.

Im Uebrigen wurde der Reglements-Entwurf in seinen wesentlichen Bestimmungen unverändert angenommen.

Zu No. III. der Tagesordnung wurde beschlossen in das neue Frachtbriefformular eine Rubrik für die Werthsdeclaration und eine weitere mit einem breitern schwarzen Rande eingeschlossene Rubrik zur Declaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung einzuschalten. Neben dem gewöhnlichen Frachtbriefe auf weissem Papiere soll es bei dem rothen für Eilgut verbleiben.

Zu No. IV. der Tagesordnung, betreffend die Herstellung einer gleichmässigen Nomenclatur der Transport-Artikel des Güterverkehrs wurde der Antrag der Commission zur versuchsweisen Einführung anempfohlen.

Zu No. V. der Tagesordnung beschloss die Versammlung einstimmig den auf Aufnahme Ausserdeutscher Bahnverwaltungen in den Verein per majora gefassten Beschluss der Cölner Generalversammlung resp. den solchem entsprechenden Commissions-Antrag (s. S. 583) anzunehmen. Die hinsichtlich der Einführung eines einheitlichen Masses gefassten Beschlüsse müssen wir uns vorbehalten, später mitzutheilen.

Prämiirung von Erfindungen soll nach Beschluss der Versammlung versuchsweise auf die nächsten Jahre eintreten.

Am Schlusse der 3tägigen Versammlung wurde zur statutengemässen Wahl der geschäftsführenden Direction des Vereins geschritten, und als solche die Berlin-Anhalter Bahnverwaltung wiedergewählt, welche Wahl auch von Derselben zur Freude der Versammlung angenommen wurde.

Die nächste ordentliche Generalversammlung soll in Salzburg abgehalten werden.

Wir haben schliesslich noch hervorzuheben, dass sowohl die Niederländische Regierung und die städtischen Behörden Arnheims und des Haages etc., als auch die Direction der Niederländ. Rhein-Eisenbahn und der übrigen Holländischen Eisenbahnen, sowie der Handelsstand Amsterdams den Vertretern der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen mit grösster Gastlichkeit entgegenkamen und Alles thaten, um den Abgeordneten den Aufenthalt in Holland, in specie in Amsterdam zu einem so angenehmen zu machen, dass dieselben sich hier wie in der Deutschen Heimath fühlten. Wir sind überzeugt, dass die internationalen und insbesondere die theilweise unterbrochen gewesenen Handelsbeziehungen der Niederlande mit Deutschland durch die Versammlung wesentlich gefördert worden sind.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Project Guben-Posen-Thorn. Die in Berlin anwesenden Deputationen haben Zusicherungen erhalten, nur wird regierungsseitig zur Vorbedingung die unentgeltliche Gewährung des nöthigen Grundes und Bodens und die Aufbringung der Kosten, welche die Vorarbeiten, die Aufnahme der Linie verursachen, gemacht, wofür noch verschiedene Unterhandlungen im Gange sind. Nach den Aeusserungen des Finanzministers v. d. Heydt würde die früher schon ventilirte Linie Posen-Bromberg besondere Aussicht auf Förderung Seitens des Gouvernements haben, weil dadurch der Handelsplatz Danzig in directere Verbindung mit der Provinz Posen respective mit dem getreidereichen Kujawien kommen würde. Für den südlich liegenden Theil der Provinz, namentlich für die Stadt Posen, hat diese Linie indess nur secundäres Interesse, und da die Verbindung Posens mit Thorn über Bromberg den Weg nach Polen wesentlich verlängern würde, so kann von Posen aus vorzugsweise nur auf den Bau einer directen Bahn nach Thorn hingewirkt und der dabei interessirten Ostbahn der Bau einer Zweigbahn, etwa von Inowraclaw ab auf Bromberg, überlassen werden. Die Ausführung der Bahn auf Bromberg durch die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft wurde als in der Möglichkeit liegend dargestellt. Von unbestreitbarem Nutzen für diese Gesellschaft und jeden Unternehmer kann indess nur der gerade Bau auf Thorn sein, namentlich wenn Posen über Guben eine wesentlich kürzere Verbindung mit dem Herzen Deutschlands erhält.

Vorarbeiten von Arad nach Rothenthurm. Die Theissbahn-Gesellschaft hat zu den Vorarbeiten von Arad bis Rothenthurm 31 Stationen unter dem Oberingenieur Herrn Schneider errichtet, welche bereits ihre Arbeiten begonnen haben. Man wird, nicht wie ursprünglich projectirt wurde, den Umweg über Blasendorf, Mikessass, Frauendorf, Salzburg nach Hermannstadt nehmen, sondern von Mühlbach über die Grosspolder Wasserscheide nach dem Cibinsthal bei Hermannstadt die Richtung einschlagen. Bei Grosspold glaubt man mit zwei bis drei Tunnels leichter Bauart durchzukommen; wenn aber die Steigung zu gross wäre, würde man mit drei Meilen Verlust im Thale mit wenigen Viaducten fahren. In der Hermannstädter Thalebene soll die Bahn bei den Grossauer Weingärten vorüber am rechten Reissbachufer gehen, dann aber wird die Hauptschwierigkeit darin bestehen, die Landskrone bei Talmatsch in weiten Bogen zu umfahren, um in den Pass einzumünden. Wahrscheinlich wird der Cibinfluss vor Talmatsch überschritten, durch den dortigen niedrigen Bergrücken ein leicht ausführbarer Tunnel gelegt, so dass die Bahn oberhalb der Talmatscher Sohle zu den Weingärten dieses Sächsischen Ortes sich hinzieht und von da ein Plateau zwischen Talmatsch und Porcesd erreicht. An der Grenzstation Porcesd würde der Bahnhof angelegt und die Alt überschritten. Dann soll es am linken Altflussufer, wo einstens die Römertrasse ging, und zwar vier Klafter über dem jetzigen Wasserspiegel weiter gehen. Auf der langen Strecke dieses Engpasses braucht man je drei Tunnels auf Oesterreichischer und Wallachischer Seite und gegenüber der Lotoviora eine Gallerie.

Alle diese Bauten sind leicht ausführbar und beanspruchen pro Baumeile einen Maximalbetrag von fl. 800,000. (Oesterr. C.-Bl.)

Verbindungsbahn von Kottori zum Murflusse nächst Legrad. Die Verbindungsbahn von Kottori zum Landungsplatze am rechten Murufer gegenüber dem Orte Kakonya an der Einmündung der Mur in die Drau nächst Legrad, zu deren Herstellung die Südbahn-Gesellschaft nunmehr die Allerhöchste Bewilligung erhalten hat, ist dazu bestimmt, den Verkehr zwischen der gedachten Station und den auf der Drau verkehrenden Schiffen zu erleichtern und billiger zu gestalten. Die Regulirungsarbeiten an der Drau, welche bis jetzt nur von ihrer Einmündung in die Donau bis Baré für grössere Fahrzeuge schiffbar war, werden mit grösster Energie betrieben, so dass dieser Fluss binnen Kurzem auch in der weiteren Strecke von Baré bis Legrad für grössere Schiffe fahrbar sein wird. Durch diesen neuen Handelsweg werden der Südbahn ansehnliche Quantitäten von Waaren zur Verfrachtung zugeführt werden, welche mittelst der neuen Verbindungsbahn unmittelbar von den Schiffen auf die Eisenbahnwaggons werden verladen werden können. Am 21. Juli hat bereits die Begehung der Bahntrace stattgefunden, und wurde das vorliegende Project von sämmtlichen Mitgliedern der Commission gutgeheissen. Die Gesellschaft beabsichtiget, den Bau sofort in Angriff zu nehmen, und wo möglich noch in diesem Herbste zu vollenden. (Oesterr. Ct.-Bl.)

Eisenbahn-Betrieb.

Personalnachricht. Dem Geheimen Regierungsrath Fournier, Vorsitzenden der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, welcher gegenwärtig der General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Amsterdam präsidirt, ist vom König der Niederlande der Orden des Niederländischen Löwen verliehen worden. Die Insignien des Ordens wurden Herrn Fournier in der Sitzung vom 29. v. M. durch den Minister des Innern, Herrn Thorbecke, als Beweis der Theilnahme, welche der König den Bestrebungen des Vereins widme, überreicht.

Personalnachricht. Preussen. Dem Commerzienrath Dannenberger zu Berlin, dessen wir in Nr. 62 S. 67 als eines der Gründer der Berlin-Anhaltischen Bahn und ehemaligen ersten Directors bei Gelegenheit seines 50jähr. Bürger-Jubiläums rühmend gedachten ist der Kgl. Kronen-Orden III. Classe, dem Ober-Ingenieur der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, Baumeister Friedrich Bode in Halberstadt, der Character als Baurath verliehen worden.

Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn. (Geschäftsbericht für die Zeit vom 1. April 1861 bis dahin 1862). Dem uns mitgetheilten Geschäftsbericht entnehmen wir Folgendes:

Die Betriebs-Resultate des Jahres 1861 ergeben nach der Anlage No. 1 eine Einnahme von	83,737 Rt. 39 Sg.	
und eine Ausgabe von	60,476 „ 28 „	
demnach einen Ueberschuss von	23,261 Rt. 11 Sg.	
Von dieser Summe sind jedoch in Abzug zu bringen, welche als verhältnissmässiger Beitrag zu den Pfingsten 1861 fälligen Zinsen von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft vorher ausgekehrt worden, und bleibt demnach ein Ueberschuss aus der Betriebs-Einnahme von	4000 „ — „	
Hierzu kommt der Cassebehalt der diesseits geführten Rechnung über Einnahmen und Ausgaben pro 1861/62	19,261 Rt. 11 Sg.	
	2673 „ 5 „	
Zusammen	21,934 Rt. 16 Sg.	

Nach der über die Verkehrs-Verhältnisse gegebenen Uebersicht der Personenfrequenz pro 1861 stellt sich dieser Verkehr folgendermassen:

Es wurden befördert 128,046 Personen, an Militärpersonen mit 25 pCt. Rabatt 536 Personen, zusammen 128,582 Personen. Pro 1860 sind befördert worden 132,632 Personen, mithin pro 1861 weniger 4050 Personen.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr war pro 1860 43,181 Rt. 70 Sg., pro 1861 43,102 Rt., mithin pro 1861 weniger 79 Rt. 70 Sg.

Das Benutzungs-Verhältniss der verschiedenen Wagenclassen excl. Militärtransport ist der Zahl nach:

I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. u. II. Cl.	III Cl.
1	37,66	367,83.	1	9,77.	1	9,51.

Auf 1 Meile Bahnlänge sind durchschnittlich befördert in der I. Classe 279, II. Classe 8185, III. Classe 68,252, zusammen 76,716 Personen, das macht in Procenten: I. Classe 0,36 %, II. Classe 10,67 %, III. Classe 88,97 %, I. u. II. Classe 11,03 %, III. Classe 88,97 %.

Der Durchschnitts-Ertrag pro Person und Meile ist incl. der Militärbeförderungen 12,044 Sg. R.-M.

Im Durchschnitt hat jede Person durchfahren in der I. Cl. 3,89, II. Cl. 3,05, III. Cl. 2,65 Meilen, durchschnittlich 2,69 Meilen.

Der Güterverkehr der Bahn, verglichen mit dem pro 1860, stellte sich folgendermassen:

An Passagiergepäck:	1860.	1861.
a) Uebergewicht	162,771 Pfd.	157,318 Pfd.
b) Gesammtgewicht	898,301 „	917,526 „
An Waaren:		
a) nach der Eilguttaxe	1,082,726 „	1,369,978 „
b) „ „ Taxe I.	17,899,573 „	17,529,941 „
c) „ „ „ II. A.	1,021,339 „	2,243,915 „
d) „ „ „ II. B.	22,592,720 „	29,084,910 „
e) „ Meilenfracht	1,880,291 „	2,266,425 „
f) Gewicht der Equipagen	56,000 „	72,000 „
g) Gewicht der frachtfreien Gegenstände	4,287,569 „	2,937,497 „

Die Einnahme aus diesem Verkehr, sowie aus dem Viehtransport und dem Verkehr auf der Pferdebahn, an Betrag 518 Rt. 48 Sg., gegen 363 Rt. 68 Sg. im Jahre 1860 betrug zusammen:

pro 1861	34,065 Rt. 66 Sg.,
„ 1860	28,688 „ 84 „
mithin pro 1861 mehr	5376 Rt. 78 Sg.

Die Kosten der Zugkraft pro 1861 haben 13,546 Rt. 32 Sg. betragen; diese vertheilt auf 6,695,75 zurückgelegte Locomotivmeilen, kostete die Locomotivmeile ca. 2 Rt. 2 Sg., gegen ca. 1 Rt. 86 Sg. pro 1860.

Die Kosten der Achsmeilen an Betrag resp. 2885 Rt. 48 Sg. und 6222 Rt. 42 Sg., zusammen 9107 Rt. 90 Sg. vertheilt auf 142,514,1 Achsmeilen, betrugen ca. 6,18 Sg. pro Achsmeile, gegen 6,48 Sg. pro 1860. Die Unterhaltungskosten der Bahn erforderten die Summe 17,902 Rt. 30 Sg., pro 1860 12,448 Rt. 19 Sg.. Der Beitrag zu den Kosten der Hauptverwaltung in Altona berechnete sich auf 1200 Thlr. 64 Sg.. Die Betriebskosten stellen sich auf 63,476 Thlr. 28 Sg.. Die Einnahme betrug 83,737 Rt. 39 Sg., mithin haben die Ausgaben reichlich 75 Procent der Einnahme absorbirt.

Der Betriebsvertrag mit der Altona-Kieler Gesellschaft ist zu ult. December d. J. zufolge Beschlusses der Generalversammlung vom 5. Juni v. J., gekündigt. — Die Mitglieder des Ausschusses, die Herren de Vos und Schmidt, sind von der Direction mit der Unterhandlung wegen eines neuen Betriebsvertrages mit der Altona-Kieler Direction beauftragt. — Es liegt z. B. noch nichts Bestimmtes vor, ob dieselbe reussiren oder ob die Gesellschaft zu einem eigenen Betriebe schreiten wird.

Was den Reservefond betrifft, so ist ein realisirbares Vermögen nicht vorhanden; in der geführten Rechnung sind 3 Stück Obligationen über geleistete Beiträge zu einer im Jahre 1850 ausgeschriebenen Zwangs-Anleihe zum Nominalwerthe von 1680 Thlr. R.-M. im Credit aufgeführt.

Die von den Regierungsbehörden verlangten Bauten der Zolllocalitäten auf dem Itzehoer Bahnhofe sind vollendet.

Aus dem Preuss. Abgeordnetenhause. (Etat der Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten für 1862 u. 1863.) Von der Budget-Commission ist der Bericht über den Etat der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten für 1862 und 1863 erschienen.

Der Bericht recapitulirt die Thätigkeit des Staats bei dem Eisenbahnwesen nach Seiten der Besteuerung, der Unterstützung, der eigenen Anlagen etc. Die Einnahmen des Eisenbahnfonds haben sich bis Ende 1861 auf mehr als 36 Millionen Thlr. belaufen. Zinsgarantien hat der Staat bei zwölf Unternehmungen zu einem Capitalbetrage von zusammen 75,400,000 Thlr. übernommen. Die fünf Staatsbahnen umfassen zusammen eine Länge von 215 Meilen und haben einschliesslich der Brücken über die Weichsel und Nogat zusammen gekostet: 95,095,888 Thlr. Mit der Bahn von Altenbecken nach Holzminden und den beiden neu beantragten würden die im Staatseigenthum befindlichen Bahnen ziemlich ein Drittel aller in Preussen gegenwärtig vorhandenen Eisenbahnen betragen. — Der Etat zerfällt in der Einnahme in zwei Abtheilungen, in die Einnahme aus den Staats-Eisenbahnen und in die Einnahme aus der Betheiligung des Staates bei Privat-Eisenbahnen. Die Ausgabe zerfällt in drei Abtheilungen. Die erste betrifft die Ausgabe für den Betrieb der Staatsbahnen, die zweite die Ausgaben, welche in Folge der übernommenen Zinsgarantien nothwendig sind, und die dritte Abtheilung umfasst die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung bei dem Ministerium sowohl, als bei den Eisenbahn-Commissariaten für die Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen und für die neuen Bauten und die Vermehrung der Betriebsmittel bei den Staatseisenbahnen. Die Mittel zur Deckung der Ausgaben dieser dritten Abtheilung erscheinen nicht vollständig in dem Etat; sie werden hauptsächlich beschafft durch den festen Zuschuss von 1 Million Thaler aus der Generalstaatscasse und durch die Einnahme-Ueberschüsse der Eisenbahn-Verwaltung aus den Vorjahren. Die Einnahmen aus den Staatsbahnen sind nach den fünf verschiedenen Staatsbahnen in fünf besondere Capitel getrennt und jedes Capitel zerfällt in drei Titel, für den Personen-Verkehr, für den Güter-Verkehr und für verschiedene Einnahmen. Die Total-Summe der Einnahme des Eisenbahn-Etats beträgt 11,410,228 Thlr., gegen 1861 ein Mehr von 566,491 Thlr. Bis 1860 wurde ein fester Zuschuss bis zu einem Maximum von 2 Millionen Thalern aus Staatsmitteln, einschliesslich der Ueberschüsse der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, zu den Ausgaben der Eisenbahn-Verwaltung geleistet. Die Commission wünscht diesen Zuschuss von 1864 ab auf $1^1/_2$ Million ermässigt.

Die Kosten der Convertirung der Anleihe von 16 Millionen sind aus dem Eisenbahnfonds bestritten worden. Diese Convertirungskosten betragen überhaupt 1 Procent des am 1. October 1862 noch nicht getilgten Schuldcapitals und da diese 13,749,000 Thlr. beträgt, so berechnen sich die Convertirungskosten hiernach auf 137,491 Thlr. Der Regierungs-Commissar bemerkte, dass die Staatsregierung es sich vorbehalte, die weiteren Aufschlüsse über diese Verhältnisse bei Gelegenheit der Berathung des Etats der Staatsschulden-Verwaltung für 1863 zu geben, weil, wie bekannt, die Convertirung nicht blos auf die Eisenbahn-Anleihe von 1852, sondern auch auf die Staats-Anleihe von 1850 ausgedehnt worden sei, und dort dieselben Verhältnisse und Fragen zur Sprache kämen. — — — Bei dem Etat der Ostbahn wurde gefragt, ob die Staatsregierung geneigt sei, den Wünschen der Interessenten der Bahn Königsberg-Bartenstein, welche nicht den Bau durch den Staat, nicht eine Garantie, sondern nur Concessionirung, Zollfreiheit des Eisenbezuges und andere, sonst regelmässig gewährte Vortheile verlangen, nachzukommen. Der Regierungs-Commissarius erklärt hierzu, dass der Concession, wenn die gesetzlichen Bedingungen erfüllt seien, nichts im Wege stehe, bezüglich der Bahn von Königsberg nach Tilsit werde die Regierung den Unternehmern allen Vorschub leisten, da es ihr erfreulich sei, wenn auch in der Provinz Preussen der private Unternehmungsgeist sich mit der Erweiterung des Eisenbahnnetzes befasse. In Betreff der von einem Abgeordneten beklagten Vernachlässigung der Provinz Preussen in Bezug auf die Ertheilung von Eisenbahn-Garantien und auf Vorarbeiten für Eisenbahnen, sowie der gewünschten liberalen Ertheilung von Concessionen und Zinsgarantien erklärt der Regierungs-Commissarius, dass die Regierung Vorarbeiten für die Provinz Preussen veranlasst habe. Ein anderer Abgeordneter wünscht das ursprüngliche Project der Hinterpommerschen Bahn (von Stargard bis nach Danzig) recht bald ausgeführt zu sehen. Von anderer Seite stimmt man damit in so fern nicht überein, als die Bahn von Dirschau nach Belgrad in jeder Hinsicht zweckmässiger erscheine. Der Handelsminister erklärt, die Regierung gehe nach einem wohldurchdachten Plan vor, und lasse sich nicht von fiscalischen, sondern volkswirtschaftlichen Interessen leiten, könne aber nicht alles auf einmal ausführen. Die Regierung hoffe, dass das Haus dabei seine Unterstützung gewähren werde. Hiergegen bemerkte eine Stimme, sie finde bei der Hinterpommerschen Bahn keinen wohl durchdachten Plan, da sie eine Sackbahn bleiben solle. Der Regierungs-Commissarius erklärt, die Regierung beabsichtige die Bahn bis zur Ostbahn fortzuführen. Aus den weiteren Verhandlungen, welche meist Wünsche verschiedener Abgeordneten für Projecte enthalten, ist nur noch anzuführen, dass der Handelsminister eine Reform der veralteten Eisenbahngesetzgebung als nothwendig anerkennt.

≈ **Mitteldeutscher Eisenbahnverband.** (Wagen-Miethe-Abrechnung). Im Anschluss an die in No. 42 S. 416 d. Bl. gebrachte

Nachricht, wonach im Mitteldeutschen Eisenbahnverbande der Antrag gestellt war, ein gemeinschaftliches Büreau für die Abrechnung der Wagen-Miethen auf den Bahnen des Mittel-, West- und Süddeutschen und Hannover-Bayerischen Verbandes zu errichten, sind wir gegenwärtig in der Lage, mittheilen zu können, dass in der letzten Conferenz des Mitteldeutschen Verbandes zwar nicht dem gestellten Antrage in seiner ganzen Ausdehnung Folge gegeben, aber doch der Beschluss gefasst worden ist, dass es jedem Mitgliede des Verbandes freistehen soll, die Abrechnung der gegenseitigen Wagen-Benutzung mit seinen Nachbarbahnen oder in den anderweiten Verbänden, zu denen es gehört, dem Central-Büreau zu übertragen. Zu diesem Behuf soll das Büreau-Personal vorläufig um zwei Beamte vermehrt, einer spätern Zeit und resp. nach den zu machenden Erfahrungen aber die Erwägung vorbehalten werden, ob es zweckmässig sein wird, eine Trennung der Geschäfte des Central-Büreau's vorzunehmen und ein besonderes Büreau für die Wagen-Abrechnung eines grösseren Bahn-Complexes einzurichten.

Ist hierdurch auch ein weiterer Schritt zur Abkürzung des Abrechnungswesens geschehen, so möge es uns doch gestattet sein, auf die Sache selbst nochmals näher einzugehen, um in überzeugender Weise namentlich für die leitenden Persönlichkeiten, welchen die Details der Frage wahrscheinlich unbekannt sind, dazuthun, dass es im eigensten Interesse aller Deutschen Eisenbahnen liegt, das Wagen-Abrechnungs-Geschäft soviel als möglich zu concentriren.

Es sei uns vergönnt, nur durch ein Paar Beispiele nachzuweisen, wie complicirt das jetzige Abrechnungs-Verfahren gehandhabt wird.

Die Wagen der Königl. Hannoverschen Bahnen werden, sobald sie auf die Cöln-Mindener Bahn übergehen, im Norddeutschen Verbande, laufen solche auf der Werra- und Bayerischen Bahn im Hannover-Bayerischen, gehen dieselben jedoch auf die Main-Weser-Bahn über, im Mitteldeutschen Verbande abgerechnet. Wäre die Wagen-Abrechnung im Westdeutschen Verbande nicht dem Central-Büreau des Mitteldeutschen Verbandes mit übertragen, so würde noch eine vierte Abrechnungsstelle existiren, wie solches — wenn wir nicht irren — vor theilweiser Verschmelzung der letzteren beiden Verbände factisch der Fall gewesen ist.

Thüringische Wagen, die im Mitteldeutschen, Rheinisch-Thüringischen und Hannover-Bayerischen Verbande zur Abrechnung gelangen, werden beispielsweise für die Tour auf der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn von Gerstungen bis Warburg im Mitteldeutschen, gehen sie über Warburg hinaus, im Rheinisch-Thüringischen Verbande abgerechnet, laufen dieselben aber weiter noch bei Hamm auf die Cöln-Mindener Bahn, zwischen dieser und der Königl. Westfälischen Bahn und der Eigenthümerin separat abgerechnet, so dass eine desfallsige Tour incl. des Laufs auf der eigenen Bahn in vier einzelnen Theilen zur Controle und Abrechnung gelangt.

Das sind nur einige Daten, welche indess schon genügenden Anhalt für die Beurtheilung der Sachlage darbieten und evident zeigen, dass ohne Noth eine Schwerfälligkeit eingerissen ist, welche das Wagen-Abrechnungs-Geschäft zu einem der schwierigsten und zeitraubendsten Gegenstände des Eisenbahnwesens machen und hinsichtlich dessen nicht genug darauf hingewiesen werden kann, dass eine Besserung dringend geboten ist, die sich so leicht erzielen lassen würde, wenn ein gegenseitiges Entgegenkommen der einzelnen Verbände und Verwaltungen stattfände.

In dieser Frage handelt es sich nicht um leidige Concurrenzen, sondern um eine Einigung, die allen Verwaltungen ohne Ausnahme zum Vortheil gereicht und wollen wir deshalb wünschen, dass der im Mitteldeutschen Verbande geschehene erste Schritt von weiteren, die Sache fördernden Folgen begleitet sein möge.

Wir können jedoch nicht schliessen, ohne noch eines Mangels zu gedenken, an welchem die Abrechnung durch die Verbands-Büreau's laborirt, der sich indess leicht beseitigen lassen wird. Bei allen Wagentouren wird nämlich nur der Lauf auf fremden Bahnen berücksichtigt, der Cours auf der Bahn der Eigenthümerin bleibt weg. Die Verwaltungen müssen mithin noch eine separate Binnen-Wagen-Controle führen lassen. Viel einfacher dürfte es sein, wenn die ganze Wagentour im Verbands-Büreau notirt und diesem zugleich über die Wagenbewegung auf eigner Bahn die Controle übertragen würde, weil hierdurch die letztere vereinfacht und eine doppelte Arbeit erspart wird. Denn gegenwärtig muss — wenigstens bei den Preussischen Bahnen nach Massgabe der über Prüfung und Revision der Wagen bestehenden polizeilichen Vorschriften, Behufs genauer Ermittelung der durchlaufenen Meilenzahl — aus den von den Verbands-Büreau's zu liefernden Controlbuchs-Extracten und so und soviel Special-Abrechnungen der einzelnen Nichtverbandsbahnen, sowie aus der Controle über den Binnen-Wagen-Verkehr das Material höchst mühsam zusammen getragen werden.

Wird die gesammte Wagen-Controle vereinigt, so erscheinen meistens grosse Wagentouren — die jetzt drei- bis viermal getrennt sind — in einer Meilenzahl und es lässt sich aus einem Buch-Auszuge die von jedem einzelnen Wagen durchlaufene Meilenzahl viel leichter und bequemer extrahiren.

Zieht man ferner die zu ermöglichende Vereinfachung des Rapportirungs-Systems der Stations-Vorstände und die allgemein zu erzielenden Ersparnisse an Arbeitskräften in Betracht, so wird es weiterer Beweismittel für unsere obige Behauptung gewiss nicht mehr bedürfen.

Möge man deshalb nicht zurückschrecken vor einer Beseitigung des gegenwärtigen nur durch eine ganz schwerfällige Maschinerie in Ordnung zu haltenden Zustandes. Die Sache lässt sich sehr einfach, besser, zweckmässiger und billiger anders arrangiren, sofern sich nur erst die Ueberzeugung Bahn gebrochen haben wird, dass in dieser Beziehung Manches — faul sei im Staate Dänemark!

Thüringische Eisenbahn. (Ueberfluthung). Erfurt, den 31. Juli 1862. In der verflossenen Nacht ergoss sich ein wolkenbruchähnlicher Regen in der Richtung der Thüringischen Eisenbahn von Gerstungen über Eisenach bis Gotha mehrere Stunden lang in so heftiger Weise, dass die von der genannten Bahn mehrfach überbrückten Flüsse Hörschel und Werra in unglaublich kurzer Zeit zu einer seit dem 15jährigen Betriebe der Bahn noch nicht dagewesenen Höhe anschwollen und den Bahnkörper an verschiedenen Stellen auf lange Strecken tief unter Wasser setzten. Es war deshalb unmöglich den Nachtschnellzug von Berlin bis über Gotha hinaus und den von Frankfurt und Cassel bis über Eisenach hinaus durchzuführen, vielmehr mussten im Interesse der Sicherheit die bezeichneten Züge an den genannten Orten liegen bleiben. Nachdem jedoch im Laufe des heutigen Vormittags die Wasser zum Theil verlaufen und die überflutheten Bahnstrecken von dem aufgetriebenen Schlamm und Geröll gesäubert worden sind, und festgestellt worden ist, dass der Bahnkörper keine der Sicherheit des Betriebes nachtheilige Beschädigungen erlitten hat, auch dass überhaupt keine weiteren Unterbrechungen zu befürchten sind, werden die zur Nachmittagszeit passirenden Schnellzüge von Berlin und Frankfurt, sowie überhaupt alle anderen Fahrplanmässigen Züge ungestört über die ganze Länge der Thüringischen Bahn durchgeführt werden.

× **Werra-Eisenbahn.** (Mehr-Einnahme). Die Mehr-Einnahmen der Werrabahn bis ultimo Juni a. c. betragen 21,302 fl. 27 kr wozu der Personen-Verkehr 8635 fl $12^3/_4$ kr., der Güterverkehr aber 12,667 fl. $14^1/_4$ kr. beigetragen hat. Die Einnahme im Güter-Verkehr pro Juni ist gegen das Vorjahr um circa 3600 fl. zurückgeblieben, diejenige aus dem Personen-Transport um ungefähr 5400 fl. gestiegen.

Fracht-Ermässigung für Steinkohlen von Zwickau nach Hof. Laut Bekanntmachung der Kgl. Sächs. Eisenbahn-Direction wird vom 1. August an die Fracht von Steinkohlen von Hof bis Zwickau nach Hof neuerdings ermässigt, so dass von einer Wagenladung von 90 Ctr. 5 Thlr. und von 100 Ctr. 5 Thlr. 16 Sgr. erhoben werden (somit eine Ermässigung seit dem 1. April von 25 resp. 28 Sgr per Wagenladung). Man hat also damit den Bayerischen, seit dem 1. Juli geltenden Tarif angenommen.

Tarifirung von Manufacten nach der ermässigten Classe. Vom 20. Juli d. J. angefangen, werden Manufacte, gleichviel ob Seiden-, Schaf- oder Baumwollwaaren, welche in Pest, Wien oder in Stationen der nördlichen Linien aufgegeben werden und nach den Donaustationen Dubrovicza, Semendria, Belgrad, Semlin, Pancsova und Kubin bestimmt sind, rücksichtlich der südöstlichen Linie und der Schiffsstrecke der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft nach der ermässigten Classe des combinirten Schiffs- und Eisenbahntarifes behandelt. Für die nördliche Linie und die Nordbahnstrecken wird für die Sendungen der Tarifsantheil für die Normalclasse bsrechnet.

(Oesterr. Ct.-Bl.)

Oesterr. Südbahn. (Herabsetzung des Agio-Zuschlags). Die Oesterr. Südbahn hat ebenfalls den auf ihren Linien erhobenen Tarif-Zuschlag vom 15. August ab von 25 auf 20 Proc. herabgesetzt.

Ausland.

× **Französische Eisenbahnen.** (Erleichterungen in Betreff der Tarif-Feststellungen für den Ausfuhr- und Transit-Verkehr). In Nr. 39, S. 382 gaben wir bereits eine kurze Notiz über ein ergangenes Kaiserliches Decret, nach welchem die seitherigen Reglements der Französischen Bahnen wegen des Transitos und der Ausfuhr von Waaren bedeutend erweitert seien. Wir sind gegenwärtig in der Lage, über den Inhalt jenes Decrets nähere Mittheilung machen zu können und thun dies um so lieber, als die für die Französischen Bahnen erlassenen Bestimmungen möglicherweise Veranlassung dazu geben werden, dass man die Fesseln, welche einer schnellen und lebhaften Entwickelung des Durchgangs-Verkehrs auf dieser oder jener Route im Gebiet des Deutschen Eisenbahn-Vereins durch die den Staats-Regierungen vorbehaltene Genehmigung der Tariffragen angelegt sind, wenn auch nicht sofort in ihrem ganzen Umfange, so doch allmählig abstreifen wird, und somit die in unserem westlichen Nachbarlande bestehenden desfallsigen Vorschriften ein allgemeines Interesse haben.

Das betreffende Kaiserliche Decret ist vom 26. April d. J. datirt und bestimmt im Wesentlichen Folgendes:

1. Hinsichtlich des Transit-Verkehrs.

Der Minister des Ackerbaues, des Handels und der öffentlichen Arbeiten wird diejenigen Eisenbahn-Gesellschaften, welche einen desfallsigen Antrag stellen werden, ermächtigen, für den Waaren-Transport auf den Eisenbahnen, soweit solcher von einer Landesgrenze zur anderen durchgeht, die Preise zu bestimmen und die Bedingungen festzustellen, welche sie am geeignetsten halten, um die ihnen durch fremde Linien gemachte Concurrenz zu besiegen. Die

Gesellschaften sind in diesem Falle an keine Förmlichkeit wegen vorhergehender Ankündigung und an keinen Aufenthalt gebunden, sei es um die herabgesetzten Taxen in Anwendung zu bringen, sei es um innerhalb der gesetzlich festgestellten Grenzen die Wieder-Erhöhung der niedrigeren Preise auszuführen.

Die Gesellschaften, denen diese Ermächtigung ertheilt ist, werden dem Minister nur die Preise und Bedingungen für den Transport im Transitverkehr am Tage vor ihrer Inkraftsetzung mittheilen.

Jeder Tarif dieser Kathegorie muss für jede Art von Waaren eine einzige Gesammt-Ziffer per Tonne enthalten, welche Zoll, Fracht und Neben-Unkosten aller Art von der Grenze des Eingangs bis zur Grenze des Austritts umfasst. Dieser Gesammtpreis muss derselbe sein für alle Seehäfen, welche demselben Bahnnetz angehören und an dergleichen Küste liegen.

Jeder Tarif für den Transitverkehr ist vor dem Inkrafttreten durch Bekanntmachungen, welche auf allen im Tarif genannten Bahnhöfen anzuheften sind, zur Kenntniss des Publicums zu bringen.

Dem Minister steht jedoch das Recht zu, die Anwendung der Transit-Tarife zu jeder Zeit verbieten zu können.

2. Ausfuhr-Verkehr.

Die Gesellschaften werden für die Tarife der Waaren-Ausfuhr, d. h. derjenigen, welche von einem Puncte des Französischen Territoriums nach dem Auslande gehen, zu herabgesetzten Preisen von den Förmlichkeiten einer vorgängigen Bekanntmachung befreit und sind fernerweit von der früher bestandenen Verpflichtung entbunden, die Taxen nicht vor Ablauf eines Jahres wieder zu erhöhen.

Dagegen greifen in Zukunft folgende Vorschriften Platz.

Die Gesellschaften müssen dem Minister des Handels etc., alle Vorschläge unterbreiten, welche darauf gerichtet sind, entweder die Taxen für die zur Ausfuhr bestimmten Waaren herabzusetzen oder die allgemeinen Bedingungen für derartige Transporte zu modificiren.

Die Vorschläge müssen die Theile des Bahnnetzes, für welche die Tarife zur Anwendung kommen sollen, sowie die für letztere bestimmte Dauer angeben. Dieser Zeitraum darf keinenfalls kürzer als drei Monate sein.

Wenn nach Verlauf von 5 Tagen von dem Tage der Eintragung dieser Vorschläge beim Ministerium des Handels etc. der Minister den Gesellschaften seinen Widerspruch nicht kund gegeben hat, so können die vorgeschlagenen Tarife ohne Weiteres zur Anwendung, müssen aber unmittelbar durch Placate auf den Stationen zur Kunde des Publicums gebracht werden.

Nach Ablauf der vorgedachten dreimonatlichen Zeitdauer kann event. die Wieder-Erhöhung der Tarife erfolgen.

3. Im Allgemeinen.

Am Schlusse eines jeden Verwaltungs-Jahres muss jede einzelne Gesellschaft dem Minister ein allgemeines Verzeichniss vorlegen, welches die Gewichtsmassen, die Natur, den Ursprung und den Bestimmungsort der in ihrem Bahnnetze transportirten Waaren in den Bezeichnungen der Tarife des Transit- und Ausfuhr-Verkehrs ebenso wie die Transport-Preise und Bedingungen angiebt.

Die vorerwähnten Bestimmungen gelten für die Ost-, West-, Orleans- und Nordbahnen, für die Bahn von Paris nach Lyon, für die Süd-, die Mittelmeer, die Ardennen- und die Dauphiné-Bahn.

Coquimbo-Bahn in Chile. Diese Bahn, deren Länge 40½ Engl. Meilen beträgt, verbindet die Stadt Serena in Chile einerseits und die reichen Districte Andacollo und Tambillos andererseits mit dem geräumigen und wohlgeschützten Hafen der Stadt Coquimbo und ist namentlich zum Transport der Mineral-Reichthümer jener Provinz bestimmt. Eine Verlängerung dieser beiden Bahnen, um 40 Engl. Meilen auf einer Seite bis zur Stadt Vienna, und um 30 Meilen auf der anderen Seite bis zur Stadt Ovalle, wird noch in Zukunft beabsichtigt. Das ganze Land ist dort überhaupt sehr reich an Kupfer. Diese Bahn ist die billigste in Chile und zugleich die erste Bahn, welche mit einem nur im dortigen Land zusammengebrachten Capital gebaut ist. Sie hat mit Einschluss des Betriebs-Materials, der Bahnhöfe, der Grunderwerbung und der allgemeinen Ausgaben im Ganzen nur 230,000 £, oder 5680 £ pro Engl. Meile gekostet. Die Bauzeit betrug nur 16 Monate; der Bau wurde vom Englischen Ingenieur Lloyd, welcher auch Ober-Ingenieur der Bahn von Valparaiso nach San Jago ist, geleitet. Die stärksten Curven haben 1000 Fuss Radius, die stärksten Steigungen sind 1:70, die Spurweite beträgt wie bei den übrigen Bahnen jenes Staates 5½ Fuss, das Gewicht der Schienen ist 20⅓ Pfd. pro laufenden Fuss Engl. Die Kunstbauten sind sehr einfach und solide ausgeführt; das Mauerwerk der kleineren Brücken besteht aus Kalkstein, der in der Nähe der Bahn gebrochen wurde; die grossen Brücken, wovon diejenige über den Fluss Coquimbo 500 Fuss Länge hat, haben schmiedeeiserne Träger und gusseiserne Mittelpfeiler.

Im Ganzen besitzt die Republik Chile 289½ Engl. Meilen Eisenbahnen, die fast sämmtlich als Gebirgsbahnen anzusehen sind, weil das ganze Land gebirgig ist. Auf der Valparaiso-San Jago Bahn kommen Curven von 600 Fuss Halbmesser und eine 12 Meilen lange Steigung 1:45, auf der Pabellon-Chanarcillo-Bahn Curven von 500 Fuss Radius und eine 9 Meilen lange Steigung 1:25 vor, welche eine Höhe von 4400 Fuss über dem Meeresspiegel erreicht und mit Englischen Locomotiven befahren wird. (Nach dem Engineer vom 20. Juni 1862). H. T.

Technische Notizen.

Unterirdische Eisenbahn vom Victoria-Bahnhofe nach dem von Paddington. Die unterirdische Eisenbahn vom Victoria-Bahnhofe nach dem von Paddington sollte schon vor einigen Wochen eröffnet werden, aber wahrscheinlich wird die Eröffnung bis Ende September verschoben bleiben. Der Haupt-Anlass liegt darin, dass der sogenannte Fleetgraben, d. h. die grösste und am schlechtesten gebaute der Londoner Kloaken, an einer unbequemen Stelle geplatzt und mit ihrem schmutzigen Inhalt in den Bahntunnel eingebrochen ist. Die ganze bis jetzt fertige Bahnstrecke ist ungefähr 3½ Meilen lang. Nicht mehr als 1200 Ellen der ganzen Strecke sind gradlinig, und die Schienen liegen zuweilen nicht weniger als 54 Fuss tief unter der Erde. Eine solche Bahn geht natürlich durch alle Arten des unteren Erdreichs, Kies, Thon, Geröll und Sand, und jede Art Boden verlangte eine grössere oder geringere Stärke des Tunnels. Von den leichteren Strecken wurden in der Regel 72 Fuss in einer Woche fertig, oder 12 Fuss des Tages; eine Geschwindigkeit, die bei Bauten dieser Art noch nicht erreicht worden ist. Allein in der Nähe von Kirchen und andern grossen Gebäuden musste der Tunnel durch sachkundige Bergleute schachartig angelegt werden, und da wurden nur 4 Fuss im Tage gebaut. Natürlich gab es noch andere Hindernisse, wie Kloaken, Gasröhren und Wasserleitungen zu bekämpfen. Aber der schlimmste Gegner war die Fleet. Die Kosten des ganzen Unternehmens schlägt man auf 1,100,000 £ an. Eine Viaductbahn über den Häusern hätte beinahe viermal soviel gekostet. Wenn die Bahn im Gange ist, wird man von Edinburg nach Southampton, oder Dover fahren können, ohne London anders als unterirdisch zu berühren, ohne sich aufzuhalten oder den Wagen zu wechseln.

Eisenbahnräder auf der Londoner Ausstellung. Der Engineer vom 6. Juni d. J. enthält einen ausführlichen Bericht über die auf der Londoner Ausstellung befindlichen Räder und Radreifen für Eisenbahnwagen und Locomotiven, woraus das Wichtigste im Folgenden kurz mitgetheilt werden soll:

Die Mehrzahl der ausgestellten Deutschen, Französischen und Belgischen Räder besteht aus Schmiedeeisen und ist in glühendem Zustand zur richtigen Form ausgeschmiedet, so dass keine bemerkbaren Schweissstellen daran wahrzunehmen sind. Der Bochumer Verein und die Firma Naylor, Vickers & Co. aus Scheffield haben Gussstahl-Räder von 5 und 7 Fuss Durchmesser geliefert, die in einem Stück gegossen sind, also keine besonders aufgezogene Radreifen haben. Solche Räder sind bekanntlich sehr hart und dauerhaft, aber auch sehr kostbar, und scheinen die Schienen während der Fahrt abzunutzen.

Die Firma W. B. Adams zu Hampstead hat Räder ausgestellt, die mit einer hufeisenförmigen Feder zwischen dem Radkranz und dem Radreifen versehen sind, wodurch die Bewegung dieser Räder sehr sanft wird und sowohl die Schienen wie die Räder möglichst geschont werden. Ein Paar ausgestellte Räder dieser Art von 5½ Fuss Durchmesser haben auf der North-London-Bahn einem schweren vierrädrigen Personenwagen angehört und, ohne abgedreht zu werden, 106,000 Engl. Meilen durchlaufen; trotzdem befinden sich die Reifen noch immer in gutem Zustand. Auf der St. Helen's-Bahn in Lancashire und auf der Eastern-Counties-Bahn sollen derartige Räder vielfach im Gebrauch sein und zwar hat man auf letzterer Bahn die Erfahrung gemacht, dass Locomotiv-Triebräder dieser Art 34,000 Engl. Meilen, bei gewöhnlicher Anordnung der Radreifen aber nur 14,000 Meilen, ohne Abdrehen durchlaufen dürfen.

Zur Erreichung desselben Zweckes, d. h. der Elasticität der Radreifen, pflegt man in America auf dem Umfang des gusseisernen Radkranzes der Triebräder niedrige zahnartige Vertiefungen anzubringen, kleine Klötze von Eichenholz darin einzutreiben, die noch etwas über dem Radkranz vorstehen, und sodann den schmiedeeisernen Radreifen in heissem Zustand um diese Holzklötze zu legen. Nach den auf der New-York-Centralbahn gemachten Erfahrungen ist ein solcher Radreif mindestens zweimal so dauerhaft wie ein in gewöhnlicher Weise unmittelbar um den gusseisernen Radkranz gelegter Reif.

Zu den Wagenrädern nimmt man in America bekanntlich fast immer Hartguss-Räder ohne aufgezogene Radreifen. Es befinden sich in der Ausstellung einige solche Räder von vorzüglicher Qualität; eines derselben, von einem Postwagen der Grand-Trunk-Bahn von Canada, hat bereits 150,000 Engl. Meilen durchlaufen. Ein solches Rad wiegt 5 bis 5½ Ctr. und kostet fertig gegossen, aber excl. Ausbohren, in America nur etwa 3 Pfund Sterling. Auch die bekannten Fabriken von Ganz in Ofen und Ruffer in Breslau haben einige Hartguss-Räder zur Ausstellung geschickt.

Die Fabrication derartiger Räder ist ziemlich schwierig und erfordert sehr gutes, hartes aber doch zähes Gusseisen; die gehärtete Kruste auf dem Radumfang darf nur ⅜ Zoll dick sein und muss dann allmälig in weicheres Eisen übergehen. In den besten Americanischen Fabriken werden die Räder in einem Stück (ohne 3 Schlitze in der Nabe, wie früher gebräuchlich war) gegossen und nach dem Guss, sobald sie sich soweit abgekühlt haben, dass sie noch rothglühend sind, aus der Form genommen und in einen gehörig erwärmten, aus Backsteinen gemauerten Kühlofen gebracht, wo sie äusserst langsam, im Verlauf von 3 oder 4 Tagen, abkühlen, damit durch zu schnelles Erkalten und Zusammenziehen einzelner Theile der Räder keine Spannung im Gusseisen entsteht. Die Härte des Radumfangs wird durch

ein solches langsames Abkühlen nicht beeinträchtigt. Die berühmte Fabrik von Asa Whitney zu Philadelphia liefert solche Räder, anstatt der Speichen, mit einer flachen gusseisernen Scheibe, auf der Rückseite durch gerade radiale Rippen verstärkt. Diese Räder, die in America zu den Laufrädern der schwersten Schnellzugs-Locomotiven benutzt werden, sollen trotz des schlechten Zustandes der dortigen Bahnen und der anhaltenden strengen Kälte im Winter nur sehr selten brechen. Solche Hartguss-Räder müssen übrigens beim Ausbohren sehr sorgfältig centrirt und die für eine Achse bestimmten 2 Räder sorgsam von einer Grösse ausgesucht werden, weil die Grösse der Räder wegen der Zusammenziehung des Gusses im Voraus nicht genau bestimmt werden kann.

Unter den in der Ausstellung befindlichen Radreifen sind namentlich diejenigen von Krupp'schem und Bessemer'schem Stahl zu erwähnen; die ersteren kosten $4^1/_4$ ₰ pro Ctr., die letzteren nur $3^1{}_4$ ₰ pro Ctr., die ausgestellten schmiedeeisernen Radreifen sind zum Theil in einem zusammenhängenden Stück, ohne Schweissstelle, ausgewalzt und zwar mit solcher Genauigkeit dabei in die richtige Form gebracht, dass sie weder abgedreht noch ausgebohrt zu werden brauchen. H. T.

Postwesen.

Aufforderung zum Declariren von Geld- und Werth-Sendungen. Der Preuss. St.-Anz. bringt seit einiger Zeit wiederholt folgende Aufforderung der Berliner Ober-Post-Direction: „Für die zur Post gegebenen Briefe mit Geld- oder Werth-Inhalt, deren Werth auf der Adresse nicht angegeben ist, wird im Falle ihres Verlustes oder der Beschädigung ihres Inhaltes den gesetzlichen Bestimmungen zufolge kein Schadensersatz geleistet; hat dagegen die Angabe des Werthes auf der Adresse stattgefunden, so ersetzt die Postverwaltung den Schaden nach Massgabe der Declarationen. Im Interesse der Absender solcher Briefe liegt es daher, den Werth des Inhalts auf der Adresse der Briefe anzugeben, und wird für diese Werths-Declaration nur eine im Verhältniss geringe, dem gewöhnlichen Portosatze hinzutretende Gebühr Seitens der Post erhoben. Diese Gebühr beträgt bei Sendungen bis 50 Thlr. an Werth, sofern dieselben den Preussischen Postbezirk nicht überschreiten,

für Entfernungen bis 10 Meilen . . . . . $^1/_2$ Sgr.
für Entfernungen über 10 bis 50 Meilen . . . 1 „
für grössere Entfernungen . . . . . 2 „

Da solche Briefe indess noch häufig ohne Werths-Angabe zur Post geliefert werden, so wird das Publikum auf die vorstehenden Bestimmungen hiermit wiederholt aufmerksam gemacht."

Schifffahrt.

Norddeutscher Lloyd. Die Betriebs-Einnahmen betrugen im:

	Seeschifffahrt.	Flussschifffahrt.	Assecuranz.	Total.
Juni 1862: Ld'or. thlr.	98,692. 19.	18,328. 26.	4,931. 29.	121,952. 2.
„ 1861: „	68,310. 26.	21,224. 52.	4,183. 20.	93,718. 26.
mihin pr. 1862:	+ 30,381. 65.	— 2,896. 26.	— 748. 9.	+ 23,233. 48.
Bis ultimo Juni 1862: Ld'or. thlr.	565,020. 69.	81,283. 15.	40,364. 41.	686,668. 53.
1861: „	425,351. 56.	87,577. 09.	36,722. 13.	549,651. 6.
mithin pr. 1862	+ 139,669. 13.	— 6,293. 66.	+ 3,642. 28.	+ 137,017. 47.

Briefkasten.

Herrn Ober-Ingenieur etc. Winter in Brünn. Ihr werthes Schreiben haben wir erhalten. Wir bitten die Nummer vom 9. August abwarten zu wollen, in welcher wir Ihre jeder Empfehlung so würdige Erfindung in einem längeren Artikel besprechen. Vielleicht wünschen Sie die Exemplare alsdann von dieser Nummer. Wir bitten eventuell um rasche Antwort.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Mit dem **15. August cr.** wird ein **durchgehender Personen- und Gepäck-Verkehr** zwischen den Stationen der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn: **Aachen, Rheydt** und **Gladbach** per Düsseldorf und per Ruhrort, sowie **Viersen** und **Crefeld** per Ruhrort einerseits und der Norddeutschen Eisenbahn-Verbandstation **Dresden** andererseits eröffnet.

Aachen, den 28. Juli 1862.

Königl. Direction.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn. Juni 1862:

für Pers. etc.	Reisegepäck etc.	Frachten	Extraord.	Summa:
245,844 fl. 41 kr.	12,455 fl. 80 kr.	260,678 fl. 75 kr.	21,417 fl. 81 kr.	540,396 fl. 77 kr.

Juni 1861: 360,565 fl. 93 kr. Daher 1862 mehr: 179,830 fl. 84 kr.

Werra-Eisenbahn. Juni 1862:

Einnahme f. Personen	Güter	Summa 1862	Sa. 1861	Bis ult. 1862:
29,096 fl.	45,983 fl.	75,079 fl.	73,280 fl.	393,449 fl.

Bis ult. 1861: 372,147 fl. Daher 1862 + 21,302 fl.

Zweigbahn Coburg-Sonneberg.
2,661 fl. 2,628 fl. 5,290 fl.

Mecklenburgische Eisenbahn.

Juni 1862:	f. Pers.	f. Gepäck, Vieh	Güter	Summa	bis ult. Juni:
Thlr.	26,410	2,710	15,080	44,200	206,307
Juni 1861:	18,862	3,954	16,304	39,120	220,406

Minder-Einnahme pro 1862: 14,100 Thlr.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

	für Personen	für Güter	Summa:
Juni 1862:	9,057 Thlr.	11,075 Thlr.	20,132 Thlr.
„ 1861:	17,696 Thlr.	Mithin im Juni 1862:	+ 2,436 Thlr.

Oberschlesische Eisenbahn,

I. Oberschlesische Hauptbahn. (Breslau-Myslowitz-Neuberun).

Juni 1862:	f. Pers.	f. Güter	Extraord.	Summa 1862:	1861:
Thlr.	50,340	227,034	30,915	308,289	224,307

II. Oberschlesische Zweigbahn. (Bergw.- u. Hütten-Revier.)

Juni 1862:	Thlr.	4,998	129	5,127	6,178

III. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

Juni 1862:	32,715	63,730	10,150	106,595	97,552

IV. Stargard-Posener Eisenbahn.

Juni 1862:	20,965	52,696	4,150	77,811	49,357

I. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Einnahmen	für Personen	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. Juni:
Juni 1862:	Thlr. 24,725	26,193	2,356	53,274	277,234 Thlr.
„ 1861:	„ 22,225	31,073	2,730	56,028	286,084 „
Mithin 1862:	Thlr. + 2,500	— 4,880	— 374	— 2,754	— 8,850 „

II. Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.

Juni 1862:	Thlr. 10,204	18,390	1,372	29,966	167,828 „
„ 1861:	„ 8,305	21,576	870	30,751	156,094 „
Mithin 1862:	Thlr. + 1,899	— 3,186	+ 502	— 785	+ 11,734 „

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Einnahmen für	Pers.	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. Juni:
Juni 1862:	69,723 fl.	72,572 fl.	6,126 fl.	148,421 fl.	811,899 fl.
„ 1861:	60,810 fl.	55,991 fl.	5,633 fl.	122,434 fl.	652,126 fl.
Differenz:	+ 8,913 fl.	+ 16,581 fl.	+ 493 fl.	+ 25,987 fl.	+ 159,773 fl.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Juni 1862: 162,970 Thlr. bis ult. Juni 1862: 932,670 Thlr.
„ 1861: 159,218 „ „ „ „ 1861: 904,110 Thlr.
also 1862: mehr 28,560 Thlr.

Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Juni 1862: 47,390 Thlr. bis ult. Juni 1862: 281,680 Thlr.
„ 1861: 14,411 „ „ „ „ 1861: 82,806 „
also 1862: mehr 198,874 Thlr.

Witten-Duisburger Eisenbahn. (Strecke Witten-Mühlheim-Oberh.

Juni 1862: 32,125 Thlr., bis ult. Juni 1862: 122,207 Thlr.
„ 1861: 6,148 „ „ „ „ 1861: 33,006 „
also 1862: mehr 89,201 Thlr.

Prinz-Wilhelm Eisenbahn.

Juni 1862: 17,660 Thlr. bis ult. Juni 1862: 99,353 Thlr.
„ 1861: 20,650 „ „ „ „ 1861: 117,588 „
also 1862: weniger 18,235 „

K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Juni 1862: 1,510,335 fl. 1861: 1,605,961 fl. — 95,626 fl.
Bis ult. „ 1862: 8,631,573 fl. 1861: 9,585,703 fl. — 954,130 fl.

K. K. Süd-Norddeutschen Verbindungs-Bahn.

Einnahme für	Personen	Güter	Summa	Bis ult. Juni:
Juni 1862:	26,211 fl. 39 kr.	71,171 fl. 70 kr.	97,383 fl. 09 kr.	499,187 fl. 05 kr.
„ 1861:	471,875 fl. 01 kr.	Mithin 1862:	+ 27,312 fl. 04 kr.	

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Juni 1862:	f. Pers. 2,138	f. Güter u. Gep. 10,854	Extra 1,450	Sa. 14,442 Thlr.
„ 1861:	1,590	8,153	1,428	11,171 „

(1862: + 3,271 Thlr.)

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — **Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.**

N°. 64. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 9. August 1862.

Inhalt: Die selbstwirkende Kuppelung für Eisenbahnwagen von Gustav Winter. — Die Kgl. Bayer. Verkehrs-Anstalten gegenüber den Kreis-, Gewerbe- und Handels-Kammern. — Eisenbahnen: Projecte und Bau: Hamburg-Lübecker Eisenbahnproject. Project Danzig-Warschau. Thorn-Warschauer Eisenbahn, Stand der Arbeiten. Cöln-Soester Eisenbahn-Project, Aufruf zur Actienzeichnung. Project schmalspuriger Eisenbahnen auf Chausséen. Eisenbahn zwischen Fünfkirchen und Kanisza-Kottori. — Eisenbahn-Betrieb: Preussische Ostbahn, Jahresbericht. Braunkohlenfracht-Ermässigung auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn. Tharandt-Freiberger Eisenbahn, Eröffnung. Eröffnung der Heilbronn-Haller (Kocher-) Bahn. — Volkswirthschaftliches: Das 25jährige Jubiläum der Borsigschen Maschinen-Bauanstalt zu Berlin am 22. Juli 1862. — Pvivat-Anzeigen.

Die selbstwirkende Kuppelung für Eisenbahnwagen von Gustav Winter.*

Jeder Erfindung, sie mag bedeutend oder unbedeutend sein, sie mag im Nachhalte ihrer Inslebenführung unläugbare Vortheile mit sich führen, einem noch so grossen Gedanken angehören und noch so segenbringend für die Zukunft sein, stellen sich dennoch stets zwei wesentliche Factoren entgegen, welche ihre Anwendung verzögern und oft sogar vereiteln.

Diese Hemmnisse sind das Misstrauen gegen die Sache ihrer Neuheit wegen, und die Kosten der Anschaffung.

Im Felde der Eisenbahnen treten diese beiden Factoren, welche der Aufgreifung neuer Erfindungen widerstreben, sehr lebhaft auf, denn sowie einerseits jede Verbesserung zur Sicherstellung des Lebens Derjenigen, welche berufsmässig sich mit der Bahn beschäftigen, als auch Jener, welche sich ihr anvertrauen, wichtig genug ist, ihr alle Aufmerksamkeit zuzuwenden, ebenso kostspielig wirkt jede Umstaltung bei den Bahnen auf den Vermögensstand derselben ein, und Letzteres veranlasst, dass die Verwaltungen vor anzustellenden Versuchen über neue Erfindungen im Eisenbahnwesen zurückschrecken, weil ihnen der Erfolg und die segenbringenden Wirkungen nicht immer gesichert scheinen. Das hat seine Berechtigung; aber man prüfe wenigstens und behalte alsdann das wirklich Gute.

Zunächst sind die Bediensteten der Bahn am allermeisten der Gefährdung ausgesetzt und ergeben sich die meisten Unglücksfälle beim Maschinen- und Zugsdienste durch mechanische Einflüsse.

Ein Blick auf die Ziffer dieser Verunglückten des Maschinen- und Zugpersonales, welche gewaltsam Körperkraft und Leben verlieren, und eine weitere Betrachtung der Auslagen, welche den Bahnverwaltungen erwachsen, um die Krankenpflege, Beerdigung, oder die Provisionirung der Verunglückten und ihrer Familien zu bestreiten, wird lehren, dass auch in dieser Hinsicht nicht nur Ersparnisse gemacht werden können, wenn Sicherheitsmassregeln eingeführt werden, sondern auch, dass das Personale mehr Muth und Vertrauen haben wird, seine Berufspflichten emsiger und erfolgreicher auszuüben.

Trotz der, leider sehr lückenhaften Statistik über die beim Maschinen- und Zugsdienste vorkommenden Unglücksfälle, mag dennoch nicht zu weit gegriffen sein, wenn die Beschädigungen beim Maschinen-Personale im Durchschnitte mit $1_{,8}{}^0/_0$, beim Zugs-Personale mit $1_{,2}{}^0/_0$ der in Verwendung stehenden Anzahl Diener beziffert werden.

Die grösste Zahl der Unglücksfälle ergiebt sich aber unstreitig beim Geschäfte der Wagenkupplung und kann mit ziemlicher Sicherheit mit $4^0/_0$ angenommen werden.

Das gefährliche Durchschlüpfen unter den Puffern um zur oft eilefordernden Kuppelung oder von derselben zu kommen, erschwert sich zur Winterszeit, vorzugsweise bei Glatteis ganz besonders.

Ausser der Ermüdung im Dienste, der oft unpractischen Kleidung, welche Verwicklungen herbeiführt, ist es besonders der gewohnte Umgang mit der täglichen Gefahr, welche die Leute leichtsinnig in Gefahren bringt, Gefahren, welche aber nicht vorhanden wären, wenn zur Verkupplung der Wagen das Dazwischentreten nicht erforderlich wäre.

Es muss, um Gesundheit und Leben der dabei Beschäftigten zu garantiren, eine mechanische Kraft in Dienst genommen werden.

Die obengeschilderten Umstände haben dem Techniker seit Jahren aus moralischem Pflichtgefühle die Veranlassung geboten, auf Mittel zu sinnen, die nicht allein dem Personale gegenüber Sicherheit des Lebens garantiren, sondern gleichzeitig auch materielle Vortheile für die Bahnunternehmungen in sich fassen sollen.

So ist es denn dem Bahnerhaltungschef der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Herrn Gustav Winter gelungen eine selbstwirkende Wagenkuppel für Eisenbahnen zu erfinden, welche beim Gedeihen der Sache eine günstige Wirkung zur allgemeinen Anwendung verspricht, und einer näheren Beleuchtung umsomehr verdient, als die bereits damit angestellten Versuche an Eisenbahnwagen die befriedigendsten Resultate geliefert haben.*

Seine vieljährige Praxis beim Eisenbahndienste in Oesterreich und seine Studien an ausländischen Bahnen, an denen er

* Die selbstwirkende Wagen-Kuppel für Eisenbahnen von Gustav Winter. Brünn 1862.

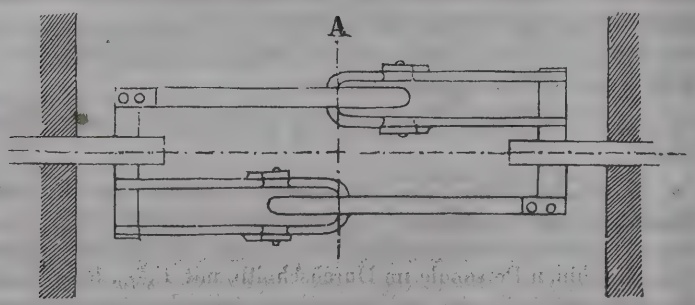
* Die Redaction des „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt in Oesterreich" hat uns auf unser Ansuchen in sehr anerkennungswerther Collegialität die Benutzung ihres über die Erfindung (in No. 17) gegebenen Referats nebst zugehörigen Holzstöcken gestattet.

dieselben Mängel zu beobachten Gelegenheit hatte, führten ihn auf den Gedanken eine selbstwirkende Wagenkupplung zu ersinnen.

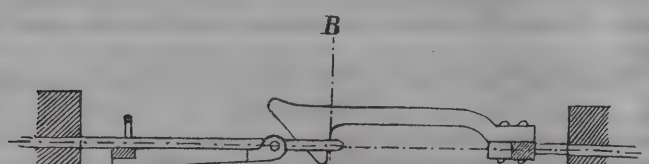
Bevor an die Aufzählung der Proben geschritten werden kann, denen die bereits an der Brünn-Rossitzer Kohlenbahn ausgeführte Winter'sche Kuppel unterzogen worden ist, soll ihre Beschreibung in Bezug der mechanischen Zusammensetzung ein übersichtliches Bild derselben darbieten.

Das durchaus neue System Winter's hat also, wie erwähnt, zur Grundlage der Entwicklung die so vielfach vorgekommenen Unglücksfälle, welche sich beim Zusammenkuppeln der Eisenbahnwagen ergeben, indem das Bahnpersonal durch Quetschung oder Ueberfahrung verletzt und getödtet wird, und ist zur Behebung der herrschenden Schädigung derart aufgelöst, dass die Einkuppelung durch das Zusammenfahren der Wagen selbst, das Auskuppeln aber durch einfache an dem Apparate seitlings befindliche Hebel geschieht, zu welchen man von der Wagenseite gelangen kann, ohne innerhalb die Puffer treten oder sich irgend einer andern Gefahr aussetzen zu müssen.

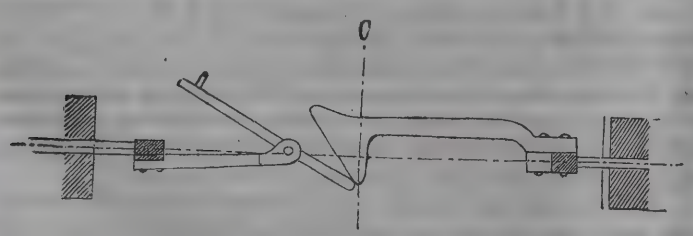
Die ausser die Wagenbrust verlängerte Zugstange ist mit einem eisernen Querbalken verbunden, welcher die zweiarmigen Kuppelglieder und zwar einerseits eine fixe Hakenstange, andererseits ein bewegliches Schlingenglied trägt, mit welchen vom nächsten Wagen ähnliche Glieder correspondiren, jedoch in entgegengesetzter Stellung, so dass stets Haken und Schlingen zusammentreffen.



Der Haken selbst, an einer steifen Stange nach abwärts gekehrt und nach Vorne mit einer schrägen Gleitkante versehen, trifft auf das rund abgebogene entgegenstehende Schlingenglied, welches in zwei Charnierbolzen auf festen horizontalen Gabeln ruht und eine Führung senkrecht nach abwärts zulässt. Diese Seitenansicht bietet die Zeichnung B.



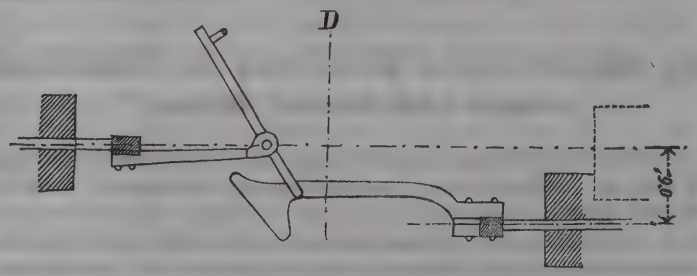
Wenn nun die schiefe Kante des Hakens an die Schlinge stösst, so gleitet diese an derselben abwärts, d. h. es dreht sich das Schlingenglied so lange, bis es die Hakenspitze überschreitet und vermittelst des Gegengewichtes der längeren Schenkel wieder in die ursprüngliche Lage zurückfällt, was aus der Zeichnung C ersehen werden kann.



Dieser Vorgang geschieht an den beiden Armen der Kuppel gleichzeitig, wodurch ein doppelter Kuppelschluss entsteht, der die Anwendung von Nothketten ganz entbehrlich macht. In Curven entsteht eine einseitige Wirkung der Kuppelung und zwar an denjenigen Kettenarmen, welche dem convexen Schienenstrange näher liegen.

Diese Wirkung ist von Vortheil, weil durch den einseitigen Zug der Kuppelung die componirenden Zugskräfte unter einem spitzeren Winkel zusammentreffen, als wenn sie in der Wagenaxe liegen würden, und weil hierdurch eine Centripetalkraft wirksam wird, welche der nachtheiligen Reibung der Räder an der äusseren Schiene geradezu entgegentritt, und dadurch eine leichtere Fortbewegung der Züge aus ihrem Standpuncte in Bögen bewerkstelligt. Bei Zügen, die sich im schnellen Gang befinden, hebt sich durch die Wirksamkeit der Centrifugalkraft die Centripetalkraft nahezu auf, und es wird durch die nahe Stellung der Kuppelarme zur Axe des Wagens, $0{,}_{44}$ Fuss betragend, verbunden mit der Elasticität der Zugstange und des ganzen Apparates, eine so geringe Divergenz von der Wagenaxe bemerkbar, dass der Winkel, den die beiden componenten Kräfte des Zuges und der Last unter sich bilden, demjenigen Winkel fast gleichkommt, welchen diese beiden Kräfte in der Wagenaxe einschliessen würden, daher auch beim schnelleren Fahren, selbst in den Bögen die Berührung beziehungsweise Anspannung beider Kuppelpaare zugleich beobachtet wurde.

Bei Setzungen der Wagen in ungleichem Masse, welche nach dem Normale des Triestiner Eisenbahn-Congresses vom 15. September 1858 abwärts der Kuppelaxe nur $0{,}_{3}$ und aufwärts bloss $0{,}_{1}$ Fuss betragen dürfen, und bei ungleicher Belastung der Wagen, oder bei mangelhaftem Schienen-Niveau entstehen, zieht die fixe Hakenstange die bewegliche Schlinge des gegenüberstehenden Gliedes nach abwärts.



Die ganze Anordnung, unter welcher sich die practische Anwendbarkeit garantirt, zeichnet sich durch Einfachheit aus, und lässt schliessen, dass der Erfinder alle Einzelnheiten einer complicirteren Zusammensetzung, nämlich den Nachtheil einer mehrfachen Beweglichkeit der einzelnen Kuppelglieder, wohl studirt und sorgfältig vermieden hat.

Die Versuche, welche diessfalls practisch angestellt wurden, haben erwiesen, dass das Einkuppeln bei schnellem oder langsamem Anfahren stets sicher, gefahrlos und äusserst schnell erfolgte, ein Vortheil, der aus öconomischen Rücksichten beim Zusammenstellen der Trains nicht unterschätzt werden darf; dass ferner keine Selbstauskuppelung stattfinden kann, da in demselben Masse, wie ein oder der andere Wagen tiefer als normal geht, das bewegliche Glied des gegenüberstehenden Wagens zur ausgleichenden Verbindung tiefer gezogen, d. h. um seine Charnier-Bolzen abwärts gedreht wird.

Bei Fahrten auf Gefällen oder Steigungen, selbst bis zu $^{1}/_{40}$, ist die Wirkung der Kuppel ganz gleich vortheilhaft wie bei Fahrten auf horizontalen Strecken gefunden worden, und bei Gefällsübergängen noch so greller Natur, wie z. B. von der Horizontalen in ein Gefäll von 1:40 und umgekehrt, hat sich die Kuppelung vollkommen bewährt, indem sie die Höhendifferenz der Wagen ausglich.

In Bezug der Bewegung in Curven oder Contracurven auf offenen Bahnstrecken, sowie in Bahnhöfen, hat sich keine Reibung der einzelnen verschiebenden Glieder gezeigt, obgleich mehrfach Bahncurven mit nur 50 Klafter Radius befahren wurden.

Das Einkuppeln der Wagen wurde auch in solchen scharfen Krümmungen versucht und beobachtet, wobei gleichfalls die befriedigendsten Resultate wahrgenommen wurden.

Ein extremer Versuch in Bezug auf den stets wirksamen

Eingriff der Kuppelung wurde dadurch angestellt, dass im angespannten Zustande der Kuppel über eine auf das Geleise gelegte 4 Zoll starke Holzwalze gefahren wurde, wobei trotz dem Aufsteigen der Wagen bei Ueberschreitung des Hindernisses keine beunruhigende oder ungenügende Erscheinung an der Kuppelung wahrgenommen wurde. Die Probefahrten wurden sowohl mit den neuumgestalteten Wagen allein, als auch während ihrer Einreihung in einen completen Zug mit 6500 Centner Bruttolast angestellt.

Die Widerstandsfestigkeit der Kuppel, sowie die Solidität der einzelnen Bestandtheile wurde dadurch geprüft, dass die mit der neuen Kuppel versehenen Wagen die Last von 6500 Centner auf Gefällen oder Steigungen bis zu $^1/_{40}$ herab, angehängt hatten, und mehrmals dem plötzlichen Anreissen der Maschine ausgesetzt wurden. Die Kosten der Wagenkuppel nach Winter's System würden, im Grossen erzeugt, geringer zu stehen kommen, als die der jetzigen Kettenkuppeln mit Einrechnung der Nothketten.

Desgleichen wird die Conservirung derselben unstreitig geringere Kosten als die der Gegenwärtigen erfordern, da nur die Bolzen des Schlingengliedes der Kraftäusserung des Zuges Widerstand zu leisten haben, daher nur vier Puncte vorhanden sind, an denen eine Beschädigung durch Reissen erfolgen könnte, wogegen die gewöhnlichen Kettenkuppeln an jedem Kettengliede zwei schwache Stellen, also bei sechs Gliedern zwölf Angriffspuncte gleichzeitig der Zerstörung aussetzen.

Die Anordnung von meist festen Bestandtheilen, die einfache Zusammenstellung des Ganzen, und die Billigkeit der ersten Anschaffung, verbunden mit sachgemässer Oeconomie für die Erhaltung, sowie die Einrichtung, dass ein nach neuer Art umgestalteter Wagen mit jedem andern, welcher mit älterer Kuppel versehen ist, in Verbindung gebracht werden kann, verdient, dass ihr das Wort geführt werde.

Um dem allgemeinen Nutzen der Erfindung und der schnellen Verbreitung nicht hemmend in den Weg zu treten, hat der Erfinder auf jeden materiellen Nutzen, der aus einem Privilegium geschöpft werden könnte, aufgegeben, und die Erfindung zur unumschränkten Verfügung überlassen.

Wir haben in Vorstehendem der Verbreitung einer Erfindung dienen wollen, welche in technischer, öconomischer und humaner Beziehung jeder Unterstützung und Förderung würdig erscheint. Möge sie diese Würdigung bald durch ausgebreitete Einführung in den Betrieb durch die Directionen der Deutschen Bahnen finden.

Die Kgl. Bayer. Verkehrs-Anstalten gegenüber den Kreis-, Gewerbe- und Handels-Kammern.

—r— Es liegen uns jetzt die Jahresberichte der Kreis-Gewerbe- und Handelskammern der acht Regierungsbezirke vor, die gleichzeitig im Monat Februar l. J. getagt haben. Da diese Kammern die Gewerbe, Fabriken und den Handel wirklich repräsentiren, so gibt sich auch in diesen Berichten das Verlangen der massgebenden Bevölkerung kund. Wir heben daraus besonders die Wünsche und Anträge im Verkehrswesen hervor, und glauben durch eine solche Zusammenstellung nicht blos das Interesse unserer bayer. Leser, sondern das Interesse aller Deutschen Staaten und Verkehrs-Verwaltungen zu erregen.

Wünsche und Anträge.

I. Oberbayern.

1) Festsetzung eines gleichen Tarifsatzes für telegraphische Depeschen für das gesammte Königreich." Die Kreisgewerbe- und Handelskammer hat schon im vorigen Jahre die Bitte gestellt, dass für das ganze Königreich der Tarif für ein einfaches Telegramm von 20 Worten auf 24 Kreuzer festgesetzt werden möge. Vom Kgl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten wurde zwar der Generaldirection der Kgl. Verkehrsanstalten zur weiteren Prüfung Kenntniss davon gegeben, allein von den Resultaten dieser Prüfung ist seither nichts bekannt geworden!

2) Herabsetzung der Eisenbahntaxe für Brennmaterial, namentlich für Kohlen." Auf mehreren andern Deutschen Bahnen sind im abgelaufenen Jahre namhafte Ermässigungen der Kohlenfrachten, dieses so wichtigen Hebels für Gewerbe und Industrie eingetreten, deshalb der Wunsch, dass auch auf den Bayer. Bahnen diejenigen Erleichterungen im Kohlentransporte gewährt werden, wie selbe bei andern Deutschen Bahnen thatsächlich bereits bestehen, um dadurch unserer Industrie die gleichen Vortheile zuzuwenden, welche ihr anderwärts zu Gebote stehen.

3) Erbauung einer Eisenbahn von München über Dachau nach Ingolstadt und von da weiter nach Nürnberg.

II. Niederbayern.

1) Die Ermässigung der Taxen für Telegramme und Briefporto." Nachdem es ein bewährter Erfahrungssatz ist, dass die Ermässigung der Taxen durch entsprechende Erhöhung des Verkehrs eine allmähliche Steigerung des Erträgnisses zur Folge hat, so ist es im allgemeinen Interresse sowohl, als im Interesse des Staatsärars, dass Telegramme von 20 Worten durch das ganze Königreich mit einer einfachen Taxe von 24 kr., sowie Briefe einfachen Gewichtes im gleichen Falle mit 3 kr. Porto belegt, und hierbei auch auf die Einführung von bereits in andern Staaten des Deutschen Postgebietes eingeführten gestempelten Briefcouverten, Rücksicht genommen werde.

2) Die Erhaltung der Bayer. Donau-Dampfschifffahrt." Durch Vervollständigung des Materials möchte die Donau-Dampfschifffahrts-Anstalt in den Stand gesetzt werden, ein rentables Erträgniss zu liefern, und dadurch dem Handel ein so wichtiger Factor des Transportes erhalten bleiben.

III. Oberpfalz.

1) Im Interesse der Industrie, besonders der Eisenproduction und des Verkehrs wird für den nächsten Landtag um Einbringung eines Gesetzentwurfes gebeten, wonach der Bau einer Zweigbahn von Amberg über Vilseck nach Weiden ermöglicht werde.

2) Die Ermässigung der Steinkohlenfracht bei Eisenbahnen, wenigstens bei directem Steinkohlenverkehr, auf $^1/_4$ kr. pr. Zoll Ctr. und pr. Meile, sowohl im Bereiche des Bayer. Eisenbahnnetzes Platz greifen zu lassen, als auch auf dem Wege der Vereinbarung mit auswärtigen Eisenbahnverwaltungen, ein derartiges Frachtverhältniss in möglichster Ausdehnung herbeizuführen.

3) Errichtung einer Telegraphenstation in Amberg in Verbindung mit der bereits genehmigten Linie von Regensburg nach Nürnberg in möglichster Bälde herstellen zu lassen.

4) Errichtung von Telegraphenstationen in Furth und Deggendorf, eventuell in Plattling zur Ausdehnung des Verkehrs mit dem Bayer. Walde.

5) Fernere Erhaltung und Fortbetrieb der Donaudampfschifffahrt mit der besondern Bitte, eine inländische Anstalt nicht an eine fremde Gesellschaft zu verkaufen, sie vielmehr bei den derselben durch die Donau-Navigations-Acte vom Jahre 1858 eröffneten günstigen Verhältnissen, nicht minder aber auch in Anbetracht des seit ganz Kurzem um wenigstens 40 % billiger gewordenen Feuerungs-Materials der Böhmischen Steinkohlen, unter erweitertem Betriebe, mit entsprechenderen Mitteln zu dotiren zum Nutzen des Staates und der dabei betheiligten Staatsangehörigen auf Staatsrechnung fortzuführen.

6) Erbauung einer Eisenbahn von Regensburg nach Ingolstadt mit dem Anschlusse an die Schwäbischen Bahnen dem nächsten Landtage einen Gesetzentwurf vorlegen zu lassen.

7) Erbauung einer Eisenbahn von München nach Nürnberg über Ingolstadt, resp. Neumarkt.

8) Zur Beseitigung der Nachtheile ermässigter Frachtsätze im Eisenbahnverbande ohne Rücksichtnahme auf den internen Handel wird der Antrag gestellt, dass, wenn ja Ermässigungen im Eisenbahnverbande geboten erscheinen, man doch dem internen Handel gleichmässigen Antheil daran einräumen und insbesondere darauf Rücksicht nehmen möge, dass bei solchen Ermässigungen nicht überdies Willkürlichkeiten unterlaufen, welche die Existenz eines jeden Handeltreibenden Staatsbürgers im höchsten Grade gefährden werden.

9) Ueber die Eisenbahnlieferzeit wird beantragt, auf dem Verbandwege, da bereits in dem allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch den Wünschen und dem Interesse der Geschäftswelt theilweise über die Güterhaftbarkeit für die Deutschen Eisenbahnen Rechnung getragen wurde, die Bayer. Eisenbahn-Betriebsorgane und in Vereinbarung mit den übrigen Deutschen Staatsregierungen, die vereinsländischen Bahnverwaltungen anhalten zu lassen, dass sie wenigstens die ihnen durch die Betriebs-Reglements vorgeschriebenen Lieferzeiten bei Vermeidung entsprechender Entschädigungen nicht überschreiten dürfen.

10) Nachdem eine frühere Bitte um Ermässigung des Briefportos mit einem gleichheitlichen Satze für das ganze Königreich, sowie des Portos bei Geldsendungen in kleineren Beträgen, von Seite der General-Direction der Kgl. Verkehrs-Anstalten, welcher dieselbe laut allerhöchstem Bescheide vom 23. Mai 1861 zur Würdigung mitgetheilt wurde, bis jetzt ohne Erfolg geblieben ist, so äusserst die versammelte Kammer neuerdings den Wunsch dieser Ermässigung und legt ferner dar, wie auch die Gleichstellung der Postscheingebühren auf 3 kr. angezeigt sei, da kein Grund vorhanden, warum bei einem recommandirten Briefe 6 kr. für den Schein erhoben werden, während bei einem Geldpaket diese Kosten nur 3 kr. betragen, und da ferner die Ueberzeugung besteht, dass eine weit häufigere Benutzung solcher Scheine stattfinden und damit auch im Allgemeinen ein höheres Gebühren-Ergebniss erzielt werden wird.

IV. Oberfranken.

1) Weiterführung der Hochstadt-Gundelsdorfer Eisenbahn bis Stockheim zu den Steinkohlengruben, um die Transportkosten der Kohlen zu vermindern.

2) Erbauung einer Zweigbahn von Schwarzenbach nach Wunsiedel und Errichtung einer Telegraphenstation in letzterem Ort zur Verbindung dieses gewerbfleissigen Bezirkes mit dem bestehenden Eisenbahn- und Telegraphen-Netze.

3) Verwendung, dass die bis Gera schon im Betrieb befindliche Zweigbahn der Thüringischen Eisenbahn ihre Fortsetzung nach Bayern finde, sei es nun, dass der Anschluss über Hof oder über Ludwigsstadt und Kronach angestrebt werden wolle.

4) Ermässigung der Steinkohlenfracht. Die Kammer spricht sich unumwunden dahin aus, dass während nach höchster Entschliessung vom 31. Mai 1861 ihr vorjähriger Antrag wegen Herabsetzung der Frachtsätze für Steinkohlen besonderer Würdigung unterliege, und während fast auf allen Eisenbahnen des nördlichen Deutschlands eine bedeutende Ermässigung der Kohlenfracht vereinbart wurde, und die Kgl. Sächs. Regierung sich zu einem ähnlichen Zugeständniss auch in der Richtung gegen Bayern habe verstehen wollen, das Zustandekommen einer ermässigten Fracht von Zwickau nach Bayern an dem Widerstande der Kgl. Bayer. Verkehrs-Anstalten gescheitert sei. Gegenüber der zeitgemässen Bereitwilligkeit der Norddeutschen Eisenbahnen hat diese Weigerung der Bayer. Eisenbahnverwaltung die Gewerbtreibenden des Oberfränkischen Kreises sehr beunruhigt, um so mehr als die unterm 18. Januar l. Js. erlassene Bestimmung der Kgl. General-Direction, den Steinkohlentransport auf der Kgl. Staatsbahn in Wagenladungen betreffend, lediglich auf geringe Abänderungen und nur für die auf der Werrabahn und der Kgl. Sächs. Staatsbahn kommenden Wagen sich erstreckt, was auf die Erwartungen, den Betheiligten gegenüber, nur einen höchst unbefriedigten Eindruck machte.

V. Mittelfranken.

1) Tarifermässigung für telegraphische Depeschen und schnellere Beförderung derselben und zwar:

a) durch Festsetzung gleicher billigerer Preise für den internen Verkehr, ohne Unterschied der Zone, begründet im Interesse des Publicums, wie der Anstalt;

b) durch Bestimmung der kürzesten Frist bis zur Beförderung in die Hände des Empfängers, sowohl bei der Expedition durch den Drath, wie insbesondere bei der Ablieferung an Ort und Stelle. Es ist dies ein längst anerkanntes Bedürfniss und das einzige Mittel, den über verspäteten Empfang so oft vernommenen Klagen gerecht zu werden; und

c) durch Rückvergütung der bezahlten Gebühren in Versäumungsfällen, als gewiss nur der Billigkeit entsprechend.

2) Reducirung des Briefportos und der Scheingebühren. Die Festsetzung des Briefportos auf den gleichmässigen Satz von 3 kr. für den internen Verkehr und die Ermässigung der Scheingebühr für recommandirte Briefe von 6 auf 3 kr. wird wiederholt, als im Interesse der Verkehrserleichterung liegend, befürwortet.

3) Ermässigung des Eisenbahnfracht-Satzes auf Steinkohlen. Wegen der Wichtigkeit und Dringlichkeit für Erledigung dieser Frage wird wiederholt die Bitte um Gewährung ausgesprochen, und darauf hingewiesen, dass, nachdem jetzt die Königl. Sächs. Staatsregierung mit einer Frachtermässigung für die Route Zwickau-Berlin in Vereinbarung mit den betreffenden Preuss. Bahnen vorgegangen sei, auch deren Bereitwilligkeit zu einem gleichen Verfahren nach der Bayer. Grenze zu, nicht bezweifelt werden dürfte, somit der passendste Moment gekommen sei, die so lange gehegten Wünsche und Hoffnungen endlich zu erfüllen.

4) Erbauung einer Eisenbahn von Heilbronn nach Nürnberg in kürzester und directester Richtung; für den Kreis sowohl, als für den internationalen Verkehr eine äusserst wichtige Verbindungslinie.

VI. Rheinpfalz.

1) Antrag auf Einführung einer einstufigen Brieftaxe von 3 kr. im Deutsch-Oesterreichischen Postverein.

2) Wunsch, die bereits mit einem Kostenaufwande von 7,700,000 f. unter einer Zinsengarantie von 4 % auf 25 Jahre genehmigte Alsenzbahn in Kaiserslautern ausmünden zu lassen, welche Ausmündung nur allein alle Vortheile für die Interessen der Pfalz zu gewährleisten vermag.

VII. Schwaben.

1) Herabsetzung der Eisenbahnfracht für Steinkohlen. In Anbetracht der steigenden Holzpreise macht sich das Bedürfniss nach einem billigen Feuerungsstoffe fühlbar und überdies ist die Steinkohle ein Lebenselement für die vaterländische Industrie geworden, es wird deshalb wiederholt empfohlen, auf den Bayer. Staatsbahnen den Frachtsatz von 1 Pfennig pr. Centner und Meile für Kohlen in Anwendung zu bringen.

2) Herstellung einer Eisenbahn von Augsburg nach Regensburg.

3) Bau einer Eisenbahn an den Peisenberg. Kommt die Bahn zwischen Starnberg und Pensberg zur Ausführung, so wäre die Herstellung einer Bahn von Kaufbeuern oder Biesenhofen nach dem Peisenberg wünschenswerth und angezeigt.

4) Rücksichtlich der Telegraphentaxen wird wiederholt darum nachgesucht, obschon in der hohen Ministerial-Entschliessung vom 16. Mai 1860 und 25. Mai 1861 dieser Gegenstand eine ablehnende Erwiderung gefunden, gestützt auf Erfahrung wie allgemeine Wünsche, es möchten die Sätze der Telegraphen-Taxen wie in andern Staaten ermässigt, und anstatt 3 künftig nur 2 Zonen in Anwendung kommen.

Welche Verkehrs-Erleichterungen gleichzeitig und wiederholt von der ganzen Bevölkerung angestrebt werden, ist durch diese Zusammenstellung klar ersichtlich. Ebenso, was auf diese Wünsche, Anträge, Bitten hin bis jetzt geschehen ist. Das vornehme Wort „in Erwägung ziehen" spielt hier eine grosse Rolle. Man sollte doch meinen, dass den Gesammtwünschen der gesetzlichen Organe, einer Corporation der achtbarsten Männer, die, aus allen Schichten der Bevölkerung zusammengesetzt, mit frischen, lebendigen, unmittelbaren Lebensanschauungen und Erfahrungen dazu berufen ist, in den acht Landeskreisen ihr Urtheil, ihre Wünsche und ihre Anträge kund zu geben, ein besseres Entgegenkommen von Seite der Kgl. Verwaltung der Verkehrs-Anstalten zu Theil werden sollte, und vor allen Dingen eingehende, motivirte Bescheide erwartet werden könnten. Semper aliquid haeret!

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Hamburg-Lübecker Eisenbahnprojeot. Die mehrjährigen Vorverhandlungen über die Lübeck-Hamburger Bahn gehen endlich ihrer Beendigung entgegen. Einer der schwierigsten Puncte war bisher die Regelung der Zollverhältnisse; hierüber ist nun endlich (cf. Nr. 61 S. 607) eine Vereinbarung erzielt, wodurch es möglich wird, sowohl den direct transitirenden Verkehr wie den Verkehr von den Endpuncten der Bahn mit den Holsteinischen Stationen von jeder durch Zollcontrole veranlassten Zögerung frei zu machen. Die am 29. Juli zu Kopenhagen abgeschlossenen Verträge sollen binnen vier Wochen ratificirt werden und der Lübecker Bürgerausschuss hat bereits die Mitgenehmigung dieser Ratification der Bürgerschaft unbeanstandet empfohlen.

Project Danzig-Warschau. Es hat sich nunmehr ein Comité für kräftige Inangriffnahme der Vorbereitungsschritte gebildet. Die Explorationen haben begonnen; die Linie ist von Praga über Mlawa nach Marienburg und Danzig angenommen. Es wird zunächst die Concession für die Strecke Mlawa-Marienburg in Berlin nachgesucht werden.

Thorn-Warschauer Eisenbahn. (Stand der Arbeiten). Thorn, 1. August. Die diesseitige Bahnstrecke Thorn-Otloczyn wird von Arbeitszügen schon fleissig befahren. Die noch nicht vollendete Polnische Bahnstrecke von Wloclawek bis zur Grenze (zum Bahnhofe Otloczyn) ist noch lange nicht so weit. Jenseitige Ingenieure meinen, die besagte Strecke werde zum 1. December d. J. dem Verkehre übergeben werden, aber man bezweifelt es. (Danz. Ztg.)

Cöln-Soester Eisenbahn-Project. (Aufruf zur Actienzeichnung). Dem nunmehr erlassenen Aufruf des provisorischen Verwaltungsrathes entnehmen wir Folgendes: Die projectirte Cöln-Soester Bahnlinie hat bei den günstigsten Steigungsverhältnissen eine Totallänge von 18 Meilen, während der über Dortmund und Düsseldorf nach Cöln führende Schienenweg der Cöln-Mindener Bahn $23^1/_5$ Meile beträgt. Die Baukosten der zweigeleisig beabsichtigten Baulinien belaufen sich nach den speciellen Kostenanschlägen auf 10 Millionen Thaler. Nach den aufgestellten, auf amtlicher Grundlage beruhenden Frequenz-Nachweisungen wird schon allein das der Bahn nothwendig zufallende Quantum der gegenwärtigen Transporte eine Rentabilität von $8^1/_8$ Procent gewährleisten.

Project schmalspuriger Eisenbahnen auf Chausséen. Eine Anzahl Rheinisch-Westfälischer Industrieller hat dem Hause der Abgeordneten eine Petition übersendet, dahingehend die Staatsregierung zu veranlassen: 1) die dem Staate resp. den Bezirksstrassenfonds zugehörigen Chausséen, insofern sie hinlängliche Breite haben, zur Herstellung schmalspuriger, auf einer Banquetseite aufzulegender Eisenbahnen unentgeldlich zur Verfügung zu stellen und 2) eine Staatsprämie von ℛ. 10,000 per Meile für die zuerst zur Ausführung gelangenden 100 Meilen schmalspuriger Eisenbahnen, sei es dass solche mit Maschinen oder mit Pferden betrieben werden, zu bewilligen, insofern die Bahnen dem öffentlichen Verkehr dienen. Die Anlegung von Pferdebahnen ist besonders in gebirgigen Industriegegenden, wo Erzgruben oder Hüttenwerke in Seitenthälern liegen, von grösster Wichtigkeit. Wären die Hauptstationen der Rheinisch-Westfälischen Bahnen mit den zur Seite gelegenen grössern Ortschaften, Kohlen- und Erzgruben, Fabriken, Hütten- und Walzwerken, Bädern etc. durch solche Bahnen verbunden, ihre Rentabilität würde viel grösser sein. Ein derartiger Schienenweg im Siegkreise soll die günstigsten Resultate erzielt haben. Ist erst das ganze Land mit einem dichten Netze von Locomotiv- und Pferdebahnen bedeckt; sind die Frachten für Rohstoffe auf 1 Pf. pro Ctr. und Meile reducirt, und die auf dem Bergbau ruhenden Lasten beseitigt, so ist der Zeitpunct eingetreten, wo

die Eisenzölle fallen können, ohne dass wir irgendwie Nachtheile durch das Englische oder Belgische Eisen zu befürchten haben. (Act.)

Eisenbahn zwischen Fünfkirchen und Kanisza - Kottori. (Denkschrift. Wien bei Gerold). Vor Kurzem wurde von der Regierung die Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Fünfkirchen nach Kanisza im Sinne des Eisenbahn-Concessions - Gesetzes vom 14. September 1854 unter Vorbehalt der Rechte der Südbahn-Gesellschaft ertheilt (s. No. 46 S. 457 unserer Zeitung). Es lohnt sich in der That, die grossen Vortheile, die aus der Herstellung dieser Bahnlinie für die Oesterreichische Volkswirthschaft in mehrfacher Richtung sich ergeben werden, ernstlich ins Auge zu fassen. Eine darauf bezügliche, aus Fünfkirchen im April d. J. datirte Denkschrift aus einer fachkundigen Feder giebt folgende Hauptmomente:

Der commercielle Director der Südbahn, Herr Eugen Bontoux, hat in der zu Ende des vorigen Jahres erschienenen Broschüre: „Ungarn und die Ernährung Europa's" neuerdings auf die Wichtigkeit des Ungarischen Getreide-Exportes über Triest hingewiesen, der bei dem Inslebentreten von weiteren Communicationsmitteln und der dadurch ermöglichten billigeren Fracht einen Theil des Bedarfes von Piemont, dem südlichen Frankreich, ja selbst von England zu decken im Stande wäre, mit anderen Worten, das Ungarische Getreide könne dann mit den Marktpreisen von Ober-Italien, von Marseille, London etc. die Concurrenz aushalten. Bis jetzt ist erst eine einzige directe Verbindung mit Triest durch die Bahn Ofen-Pragerhof hergestellt, und schon hat sich die Ausfuhr nach dem Adriatischen Meere namhaft gesteigert; doch ist diese Linie lange nicht so wichtig, wie andere mehr im Süden gelegene. Durch die Croatische Bahn, die hoffentlich noch im laufenden Jahre eröffnet wird, ist es dem grossen Getreide-Stapelplatze Sissek ermöglicht, seine Vorräthe auf der verhältnissmässig kurzen Strecke unmittelbar bis an die See zu verschicken. Wird die Linie Fünfkirchen - Kanisza im Anschluss an die bereits bestehende Mohács-Fünfkirchener Bahn eröffnet, so ist ihr der grösste Theil des Gebietes der mittleren Donau gesichert. Denn nur jene Producenten, die sich in einer geringeren Entfernung von Ofen befinden, werden ihr Getreide dorthin bringen; alle anderen aber werden den rascheren Weg stromabwärts dem beschwerlicheren und kostspieligeren stromaufwärts vorziehen, und ihre Waare lieber in Mohács der Bahn übergeben, da die Strecke von dort bis Kanisza um nahezu 10 Meilen kürzer ist, als die Bahnstrecke Ofen-Kanisza. Ja auch die gesegnete Bacska und ein Theil des Banates, somit die fruchtbarsten Gegenden Ungarns, werden die ihnen so bequem gelegene Bahn dann benutzen, weil der Transport über Pest ungleich höher zu stehen käme. Die bis jetzt noch nicht regulirte Drau wird hierbei dem neuen Schienenweg gewiss wenig oder gar keinen Eintrag thun.

Also allein vom Gesichtspuncte der Verwerthung der Getreideproduction Ungarns, die eine grosse Zukunft vor sich hat, leuchtet es schon ein, welche Bedeutung diesem neuen Gliede in der Verbindung zwischen Ost und West innewohnt. Doch hiervon abgesehen, sprechen für diese Bahn noch ganz besondere und gewichtige Gründe. So muss die Kaiserliche Marine für ihren Bedarf noch immer Steinkohlen aus England beziehen, während sich ihr in den Fünfkirchener Gruben ein vortreffliches Material darbietet, das gegenwärtig blos der hohen Transportkosten wegen nicht zur Verwendung gelangen kann. Insbesondere sind Briquettes aus Fünfkirchener Steinkohle an Heizeffect der besten Englischen Steinkohle vollkommen gleich, und wurden dieselben von dem Maschinen-Inspector der K. K. Marine, von Rüti, für Kriegsdampfer als vorzüglich geeignet erklärt. Bei den billigen Preisen an der Grube kann es nach Herstellung einer ununterbrochenen Schienenverbindung an einem reichlichen Absatze am Adriatischen Meere nicht fehlen, und die Oesterreichische Flotte ist in dem Bezuge dieses wichtigen Artikels vom Auslande unabhängig gestellt, welchem Wunsche erst kürzlich die Oesterreichische Volksvertretung Worte geliehen hat.

Auch für die Innerösterreichische Eisen - Industrie ist die Bahn Fünfkirchen-Kanisza eine Lebensfrage. Zwar ist nachgewiesen, dass die Erzlager der Innerösterreichischen Hauptschmelzwerke für eine ferne Zukunft ausreichend sind, aber nicht so der an sich in grosser Menge vorhandene vegetabilische Brennstoff; dieser ist seit Jahren in steter Abnahme begriffen. Der Mehrverbrauch an Holz, welcher nicht durch Nachwuchs ersetzt wird, beträgt nach den neuesten und verlässlichsten Erhebungen in Steiermark und Kärnten jährlich über eine Million Klafter. Der mineralische Brennstoff ist aber fast ausschliesslich Braunkohle, nur bei Turrach in Steiermark kommt anthracitartige Schwarzkohle in beschränkter Ausdehnung vor. Die Braunkohle wird nur bei den Eisenraffinirwerken verwendet; dagegen erfolgt die Roheisen-Erzeugung beinahe nur mit Holzkohle, und scheinen alle Anstrengungen mit Braunkohle bisher fruchtlos geblieben zu sein. Hier handelt es sich also um die Versorgung einer der hervorragendsten Industrien Oesterreichs mit einem Hülfsstoffe, der ihr zur fruchtbringenden Ausbeutung der unermesslichen Erzlager geradezu unentbehrlich wird, sollen nicht die Wälder noch weiter gelichtet werden, und damit dem Lande über kurz oder lang empfindlicher Schaden erwachsen.

Andererseits wird die Kohlenförderung in den Gruben von Fünfkirchen durch die neue Bahn ausserordentlich gewinnen. — Während gegenwärtig einige Procente des wirklich vorhandenen und in Angriff genommenen Kohlenfeldes schon genügen, um die Nachfrage zu befriedigen, wird dann erst dieses hochwichtige Naturproduct so recht nutzbar gemacht werden können. Fehlt es doch bisher an einem Absatze desselben in westlicher Richtung noch gänzlich, was leicht begreiflich wird, wenn man erfährt, dass der Transport nach der blos 15 Meilen entfernten Eisenbahnstation Kanisza auf dem 64 Meilen langen Wege über Mohács und Teteny mittelst Dampfboot und Eisenbahn billiger zu stehen kommt, als direct mittelst Fuhrleuten. Weiter möge erwogen werden, dass Steinkohlen gerade zu jenen Waaren gehören, die durch Fracht verhältnissmässig am meisten vertheuert werden. So wird die Eisenproduction durch den wohlfeileren und besseren Brennstoff unterstützt, und wiederum die Kosten - Ausbeutung durch die Eisenbahn in Aufschwung gebracht werden.

Auch für den eigenen Betrieb der Südbahn werden aus der Verbindung mit Fünfkirchen unmittelbare Vortheile erwachsen. Um nur eines hervorzuheben, welche beträchtliche Ersparnisse dürfte die Südbahn durch die Verwendung von Fünfkirchener Kohle anstatt der bisher von ihr benutzten Köflacher Braunkohle erzielen, indem sich das Werthverhältniss bezüglich des Heizeffectes bei letzterer gegenüber der ersteren, wie 1 zu $2_{,33}$ herausstellt, während der Preis bei beiden so ziemlich der gleiche sein würde. Die Verwohlfeilerung des Betriebes würde wieder ein Grund mehr sein, die Verwaltung dieser Bahn zu bewegen, mit ihren Frachtsätzen herabzugehen, woraus die mannigfaltigsten Productionszweige tausendfachen Nutzen ziehen werden.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass die Denkschrift in allen ihren Angaben und Nachweisungen streng ziffermässig vorgeht, und daher für den Capitalmarkt, die betreffenden Industriellen, Frachtführer etc. um so mehr Gewicht erhält.

Wir wollen hiermit die Lectüre derselben den Capitalisten und Allen, die sich für Oesterreichs und das allgemeine wirthschaftliche Gedeihen interessiren, empfohlen haben.

Eisenbahn-Betrieb.

Preussische Ostbahn. (Jahresbericht). Dem uns mitgetheilten sehr umfangreichen Geschäftsberichte entnehmen wir Folgendes: Die Ostbahn enthält in ihrer gegenwärtigen Ausdehnung:

a) die Hauptbahn von Frankfurt a/O. bis zur Russischen Grenze in Eydtkuhnen mit einer Länge von . . . . . $96_{,11}$ Meilen,
b) die Zweigbahn von Bromberg nach Thorn . . . . . $6_{,62}$ „
c) die Zweigbahn von Dirschau nach Danzig . . . . . $4_{,14}$ „

zusammen $106_{,87}$ Meilen,

wozu noch die Verbindungsbahn zwischen den Grenzbahnhöfen Eydtkuhnen und Wirballen mit $0_{,16}$ Meilen tritt.

Die neuerdings erbaute Zweigbahn Bromberg-Thorn ($6_{,62}$ Meilen) befindet sich seit dem 24. October 1861 im Betriebe, während die Strecke von Thorn bis zur Russischen Grenze ($1_{,86}$ Meilen) zwar noch im Bau begriffen ist, jedoch für den Fall, dass die auf Russischem Gebiete liegende Anschlussbahn nach Warschau bis dahin vollendet und in Betrieb gesetzt werden sollte, ebenfalls im Herbste d. J. dem Verkehr übergeben werden wird.

Was die Betriebsmittel anlangt, so sind 22 Schnellzugs-, 47 Personenzugs-, 56 Güterzugs-Locomotiven = 125 Stück vorhanden.

Der Wagenpark bestand am Schlusse des Jahres 1861 aus 185 Personen-, 48 Gepäck- und 1492 Güterwagen.

Ausser den 185 Personenwagen besitzt die Bahn noch 2 sechsrädrige Salonwagen für fürstliche Personen. Der bisher bei der Verwaltung der Ostbahn geführte vierrädrige Dienstwagen ist der Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn überwiesen. Die Personenwagen haben überhaupt 9914 Plätze und 555 Achsen; die Beschaffungskosten betragen 558,192 Thlr., mithin pro Meile Bahnlänge 5223,1 Thlr., pro Achse $1005_{,75}$ Thlr., pro Platz $56_{,3}$ Thlr.

Auf eine Meile Bahnlänge kommen durchschnittlich $92_{,77}$ Plätze und zwar: $3_{,87}$ I., $22_{,61}$ II, $45_{,85}$ III., $20_{,44}$ IV. Classe.

Die Gepäckwagen mit 144 Achsen haben eine Gesammtladungsfähigkeit von 7949 Ctrn. und pro Achse von $52_{,9}$ Ctrn., die Beschaffungskosten betragen 108,229 Thlr. Auf eine Meile Bahnlänge kommen daher $1_{,35}$ Achsen, $74_{,38}$ Ctr. Ladungsfähigkeit und $1012_{,72}$ Thlr. Beschaffungskosten.

Die Güterwagen mit 3402 Achsen haben eine Gesammtladungsfähigkeit von 253,498 Ctr. und pro Achse von $74_{,51}$ Ctr.; die Beschaffungskosten betragen 2,047,960 Thlr. Auf eine Meile Bahnlänge kommen demnach $31_{,83}$ Güterwagen - Achsen, $2372_{,02}$ Ctr. Ladungsfähigkeit und $19,163_{,10}$ Thlr. Beschaffungskosten.

Der Bestand der seit dem 1. Januar 1855 bestehenden Pensions- und Unterstützungscasse für die Beamten der Ostbahn betrug nach Anlage 10 Ende 1861 206,175 Thlr. 28 Sgr. 10 Pf. Am Schlusse des Jahres 1860 belief er sich auf 171,258 Thlr. 24 Sgr.

Die Zahl der beförderten Depeschen betrug in Summa 15,338 und wurden dafür 6896 Thlr. eingenommen.

Im Jahre 1861 wurden im Ganzen befördert 1,653,486 Personen incl. Militärs und $7,808,080_{,8}$ Ctr Güter, ausschliesslich Vieh und des kostenfrei beförderten Betriebs-, Dienst- und des auf der Strecke Frankfurt - Königsberg beförderten Postgutes.

Die Gesammt - Einnahme belief sich incl. der Nebenerträge beim Personenverkehr auf 1,911,614 Thlr. 26 Sgr. 8 Pf., beim Güterverkehr auf 1,605,346 Thlr. 7 Sgr. 3 Pf. Hiernach lieferte der Personenverkehr

gegen den Güterverkehr einen Mehrbetrag von 306,268 Thlr. 19 Sgr. 5 Pf., im Jahre 1860 dagegen nur 137,892 Thlr. 12 Sgr. 11 Pf.

Die Gesammt-Einnahmen pro Meile und Jahr betragen 34,633 Thlr., hiervon kommen auf den Personenverkehr 18,824 Thlr. und auf den Güterverkehr 15,809 Thlr.

Im Jahre 1861 sind 236,928 Personen mehr als im Jahre 1860 mit einer Mehreinnahme von 338,435 Thlrn. 24 Sgr. 6 Pf. befördert.

Die Anzahl der in den verschiedenen Wagenclassen wirklich beförderten Personen, sowie die Einnahme hieraus beträgt in Procentsätzen:

	Beförderte Personen.		Einnahme.	
I. Cl.	0,74 % gegen 1860	0,51 %	6,31 % gegen 1860	4,38 %
II.	18,91 % „ „	18,50 %	45,59 % „ „	44,85 %
III.	33,21 % „ „	34,28 %	30,75 % „ „	33,43 %
IV.	43,57 % „ „	43,06 %	14,43 % „ „	14,58 %
Militär	3,57 % „ „	3,65 %	2,92 % „ „	2,76 %

An Gepäck-Ueberfracht brachte pro 1861 jede beförderte Person (excl. der Militärs) 1 Sgr. 6,33 Pf. (1860 1 Sgr. 4,39 Pf.) ein. Auf die Person und Meile kommen dagegen 1,88 Pf. (pro 1860 1,75 Pf.)

Wenn das kostenfrei beförderte Betriebs-Dienstgut ausser Betracht gelassen wird, so sind im Ganzen befördert worden:

	Ctr.	Einnahme.
pro 1861	8,381,258,2.	1,599,819 Thlr. 29 Sgr. 4 Pf.
„ 1860	7,203,742,3.	1,391,761 „ 27 „ 1 „
mithin pro 1861 mehr	1,177,515,9.	208,058 Thlr. 2 Sgr. 3 Pf.

Mit Einschluss des Betriebs-Dienstgutes sind pro 1861 gegen das Jahr 1860 1,467,230,4 Ctr. mehr befördert. Durch Erd- und Kies-Züge sind pro 1861 6,051,896 Ctr. Betriebs-Baugüter befördert. Die Totalsumme der beförderten Massen beträgt daher 15,338,456,0 Ctr., mithin 1,698.823,2 Ctr. mehr als pro 1860.

Jeder Centner des tarifirten Gutes gewährte im Gesammt-Durchschnitt eine Fracht-Einnahme von 5 Sgr. 8,44 Pf. (pro 1860 5 Sgr. 9,55 Pf.) und pro Centner und Meile 4,39 Pf. (pro 1860 4,96 Pf.) An Vieh wurden in Summa 573,879 Stück gegen 624,248 Stück in 1860 befördert.

Es betragen bei den Personenwagen die gesammten Unterhaltungskosten pro 1 Meile weit bewegten Platz der I. Classe 0,949 Pf., II. Cl. 0,555 Pf., III. Cl. 0,222 Pf. und IV. Cl. 0,207 Pf.

Die Reparaturkosten der Gepäck- und Güterwagen zusammen betragen von den Einnahmen aus dem Güterverkehr 4,11 %, gegen 3,95 % im Jahre 1860.

Die Kosten für das Schmieren der Wagen betrugen pro Achsmeile 0,81 Pf., gegen 0,65 Pf. pro 1860 resp. gegen 0,73 Pf. pro 1859; daher pro Achsmeile 0,12 Loth, gegen 0,11 Loth im Jahre 1860. Die Kosten für das Putzen der Wagen betrugen 4323,39 Thlr.; zurückgelegt sind auf eigener Bahn 11,929,252 Achsmeilen und betragen daher die Kosten pro Achsmeile 0,13 Pf., gegen 0,14 Pf. pro 1860 und gegen 0,2 Pf. pro 1859.

Es hat jede Locomotive durchschnittlich 2531,5 Nutz- und 2796,3 Fahrtmeilen zurückgelegt. Die grösste durchlaufene Meilenzahl einer Locomotive betrug pro 1861: 6891,4.

Die Locomotiven verbrauchten pro Nutzmeile:

Netto excl. Anheizen etc.		
Coaksfeuerung	94,47 Pfd. gegen 80,23 Pfd.	pro 1860,
Steinkohlenfeuerung	131,68 „ „ 137,71 „	„ „
Mischen von Coaks und Steinkohlen	135,27 „ „ 127,15 „	„ „
Torffeuerung	17,38 Cbfss. „ 21,52 Cbfss. „	„
Brutto excl. aller Nebenleistungen bei der		
Coaksfeuerung	107,28 Pfd. gegen 104,36 Pfd.	pro 1860,
Steinkohlenfeuerung	164,33 „ „ 168,21 „	„ „
Mischen von Coaks und Steinkohlen	168,41 „ „ 155,86 „	„ „
Torffeuerung	19,11 Cbfss. „ 23,68 Cbfss. „	„

Der Holzverbrauch stellt sich pro Nutzmeile auf 0,244 Cubikfuss gegen 0,246 Cubikfuss pro 1860.

Die Kosten der Locomotivheizung betragen pro Nutzmeile:
excl. der Nebenleistungen 13,16 Sgr. gegen 15,84 Sgr. pro 1860,
incl. „ „ 16,30 „ „ 19,59 „ „ „
pro beförderte Achsmeilen:
excl. der Nebenleistungen 4,19 Pf. gegen 5,23 Pf. pro 1860,
incl. „ „ 5,19 „ „ 6,47 „ „ „

Schmiermaterial wurde pro Fahrtmeile incl. Reservedienst 6,64 Loth verbraucht.

Der seit dem Jahre 1857 um mehr als die Hälfte verringerte Verbrauch an Schmiermaterial ist dadurch erzielt worden, dass den Führern und Heizern bei der am 1. Juli 1858 erfolgten Einführung eines neuen Coaks- und Oel-Prämien-Reglements für jedes ersparte 1 Pfund Oel 1 Sgr. Prämie zugesichert wurde, während dieselben nach dem alten Reglement pro Quartal eine feststehende Prämie von 3 resp. 1½ Thlr. gezahlt erhielten, sobald eine Ueberschreitung der bedeutend höher normirten Etatssätze nicht stattgefunden hatte.

Ohne Rückrechnung der Werthe für alte gewonnene Materialien sind an Reparaturkosten entstanden:

	bei den Schnellzugs-Locomotiven:	bei den Personenzugs-Locomotiven:	bei den Güterzugs-Locomotiven:
pro Fahrtmeile	11,68 Sgr.	13,64 Sgr.	15,87 Sgr.
„ Nutzmeile	12,03 „	15,35 „	17,40 „
„ geförderte Achsmeile	8,40 Pf.	7,56 Pf.	3,13 Pf.

Die Kosten für Reparatur, Putzen und Schmieren der Locomotiven, also die gesammten Unterhaltungskosten beliefen sich daher auf 170,691,17 Thlr.; demnach 14,65 Sgr. pro Fahrtmeile, oder 16,18 Sgr. pro Nutzmeile, oder 5,15 Pf. pro geförderte Achsmeile, gegen 148,068,59 Thlr., 14,68 Sgr. pro Fahrtmeile, 15,89 Sgr. pro Nutzmeile, 5,25 Pf. pro geförderte Achsmeile pro 1860 und gegen 157,480 Thlr., 17,68 Sgr. pro Fahrtmeile, 20,01 Sgr. pro Nutzmeile, 6,89 Pf. pro geförderte Achsmeile pro 1859.

Ueber die im Jahre 1861 aufgewendeten Kosten der Zugkraft ist unter Anlage 21 eine Nachweisung beigefügt, nach welcher sich diese Kosten durchschnittlich pro Nutzmeile auf 1 Thlr. 12 Sgr. 2 Pf. gegen 1 Thlr. 15 Sgr. 10 Pf. im Jahre 1860 belaufen.

Nach derselben betragen ferner diese Kosten:

	bei den Schnellzügen.	bei den Personenzügen.	bei den Güterzügen.
pro Nutzmeile	1 Thlr. 14 Sgr. 8 Pf.	1 Thlr 8 Sgr. 10 Pf.	1 Thlr. 14 Sgr. 5 Pf.
demnach pro geförderte Achsmeile	31,46 Pf.	19,64 Pf.	7,93 Pf.

Nach dem als Anlage 22 beigefügten Final-Abschlusse pro 1860 betragen die Einnahmen:

1861	gegen 1860.
3,770,965 Thlr. 21 Sgr. — Pf.	3,039,840 Thlr. 29 Sgr. 8 Pf.
die Ausgaben:	
1,821,652 Thlr. 12 Sgr. 1 Pf.	1,414,286 Thlr. 24 Sgr. 3 Pf.
der Ueberschuss:	
1,949,313 Thlr. 8 Sgr. 11 Pf.	1,625,554 Thlr. 5 Sgr. 5 Pf.

Danach beträgt die Gesammt-Ausgabe 48,31 % der Gesammt-Einnahme: (pro 1860: 46,53 %, pro 1859: 52,09 %, pro 1858: 56,21 %, pro 1857: 62,98 %, pro 1856: 67,93 %, pro 1855: 64,86 %, pro 1854: 64,29 %, pro 1853: 81,12 %), und der Ueberschuss 51,69 % der Gesammt-Einnahme: (pro 1860: 53,47 %, pro 1859: 47,91 %, pro 1858: 43,79 %, pro 1857: 37,02 %, pro 1856: 32,07 %, pro 1855: 35,13 %, pro 1854: 35,71 %, pro 1853: 18,88 %).

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Ostbahn einen Reserve- und Erneuerungs- resp. Ergänzungsfonds nicht besitzt. Werden die Ausgaben, welche bei der Existenz solcher Fonds denselben zur Last fallen würden, abgesetzt, so stellt sich die reine Betriebs-Ausgabe auf 1,586,850 Thlr. 28 Sgr. 10 Pf. oder 42,08 % (gegen 42,79 % im Jahre 1860) der Gesammt-Einnahme, während alsdann der reine Ueberschuss sich auf 2,184,114 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf. oder 57,92 % (im Jahre 1860 57,21 %) der Gesammt-Einnahme belaufen würde.

Gegen das Vorjahr ist gestiegen:
die Einnahme um 731,124 Thlr. 21 Sgr. 4 Pf. = 24,05 %,
„ Ausgabe „ 407,365 „ 17 „ 10 „ = 28,80 %,
der Ueberschuss „ 323,759 „ 3 „ 6 „ = 19,92 %.

Die laufenden Ausgaben vertheilen sich:
a) auf die allgemeine Verwaltung 124,641 Thlr. 6 Sgr. 3 Pf. = 6,84 %,
b) auf die Bahnverwaltung 700,981 Thlr. 4 Sgr. 9 Pf. = 38,48 %,
c) auf die Transportverwaltung 996,030 Thlr. 1 Sgr. 1 Pf. = 54,68 %.

Es vertheilt sich ferner auf eine Meile Bahnlänge:
die Einnahme mit 37,134 Thlr. 2 Sgr. 1 Pf.,
„ Ausgabe „ 17,938 „ 14 „ 2 „
also der Reinertrag mit 19,195 Thlr. 17 Sgr. 11 Pf.

Braunkohlenfracht-Ermässigung auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn. Seit dem 1. August d. J. ist für Transporte von Braunkohlen in ganzen Wagenladungen von und nach allen Stationen des Binnenverkehrs, einschliesslich der Ladestelle bei Pillgram, eine Frachtermässigung in der Art eingetreten, dass an Fracht für die ersten 5 Meilen 2 Pf., für die nächsten 5 Meilen 1¾ Pf., für weitere Entfernungen 1½ Pf. pro Centner und Meile, und ein fester Zuschlag von 2 Pf. bis zu einer Entfernung von 1 Meile, 1½ Pf. bis zu einer Entfernung von 2 Meilen, 1 Pf. bis zu einer Entfernung von 3 Meilen, ½ Pf. bis zu einer Entfernung von 4 Meilen erhoben wird. Das Gewicht einer Tonne Braunkohlen wird auf 3 Ctr. angenommen. Die auf gleicher Grundlage beruhenden Specialtarife für die Beförderung von Braunkohlen von Fürstenwalde, von der Ladestelle zu Pillgram, von Siegersdorf und von Hausdorf kommen mit dem 1. August d. J. ausser Anwendung.

Tharandt-Freiberger Eisenbahn. (Eröffnung). Die Tharandt-Freiberger Eisenbahn wird am 11. August dem öffentlichen Verkehr für Personen und Güter übergeben werden.

Eröffnung der Heilbronn-Haller (Kocher-) Bahn. Stuttgart, den 3. August 1862. Ein sonnenheller, heiterer Tag, welcher freilich auch eine drückende Schwüle brachte, war es, an dem gestern, den 2. August, die festliche Eröffnung der Heilbronn-Haller (Kocher-) Bahn vor sich ging. Ein Morgens 6 Uhr 40 Min von Stuttgart abgefertigter Extrazug brachte die zahlreich geladenen Festgäste, geführt von dem Chef des Finanzdepartements, Staatsrath von Sigel, nach kurzem Aufenthalt auf den Stationen Ludwigsburg und Bietigheim, wo sich weitere Festtheilnehmer anschlossen, unter dem Knall der Geschütze an den festlich geschmückten Bahnhof zu Heilbronn, hinter dem von den Thürmen der Stadt selbst zahlreiche Flaggen ihren freundlichen Festgruss herüberwehen. Eine Rast von wenigen Minuten gab der Stadt Heilbronn die dennoch vortrefflich benutzte Gelegenheit, die Gäste durch ein ausgesuchtes auf dem Bahnhof angerichtetes Frühstück zu erquicken. Verstärkt durch zahlreichen Zuwachs von Heilbronn setzte sich der Zug wieder in Bewegung, um nun in langsamerem Zeitmass und Station um Station seine Insassen über

die von da beginnende neue Bahnstrecke zu führen, und zugleich von Ort zu Ort zu einem freudiger wogenden Feststrom anzuschwellen, der sich um die Mittagsstunde in den heutigen Mittelpunct der Feier, in die alte Salzstadt Hall, ergoss. Ich glaube kaum erwähnen zu müssen, dass alle Haltepuncte, die grösseren wie die kleineren, ein reiches buntfarbig schimmerndes Festgewand angezogen hatten, und in gastfreier Bewirthung ihrer Gäste, insbesondere mit den duftigen, auf den nächsten Bergen heimischen Weinen rühmlichst wetteiferten; dass die ganze Bevölkerung aus weitem Umkreise auf den Beinen war, und an der Bahnlinie mit lauten Jubelrufen fast Spalier bildete. — Und wicklich! Diese Bahnstrecke verdient es auch wie nicht leicht eine zweite, bei ihrer Eröffnung mit festlichem Schalle begrüsst zu werden, in landschaftlicher Beziehung ebenso wie in baulicher und volkswirthschaftlicher; so dass ich auch in diesen Blättern die landschaftlichen Reize einer Fahrt auf dieser neuen Linie mit kurzen Worten zu schildern kaum einen Fehlgriff zu thun befürchte.

Heilbronn, selbst in höchst anziehender Lage entschwindet unsern Blicken bald; denn wir gelangen nach Ueberschreitung des Neckars rasch in den Tunnel vor Weinsberg, und sehen nach dem Austritt aus jenem, das eben genannte, weithin bekannte Städtchen in seiner malerischen Lage am Fusse der Weibertreu vor uns. Die Rebenhügel des Weinsberger Thales entlang, hin und wieder durch tiefe Einschnitte und über hohe Dämme führt uns die Bahn, an Löwenstein mit seiner hochgelegenen Schlossruine vorüber, nach dem Hohenlohe'schen Fürstensitze Oehringen, von da an, an dem weithin sichtbaren Bergstädtchen und Bergschloss Waldenburg vorbei, erreichen wir auf mehr und mehr den Bergen abgewonnenem Terrain und schliesslich durch 2 Tunnel das Weichbild der Stadt Hall, die sich eben beim Austritt aus den Tunneln, selbst am Berge hinaufgebaut, mit dem auf einem besondern Hügel thronenden Stift Komburg (jetziges Invalidenhôtel) zur Seite, mit noch höhern Bergen im Hintergrund, und dem Kocherfluss im Thale zu Füssen, als ein um so prachtvolleres Landschaftsbild darstellt, weil der Anblick das Auge gänzlich unvorbereitet trifft. Dazu heute der festliche Empfang, dessen hervorstehendsten Theil der in glitzerndem Farbenspiel prangende Aufzug alterthümlich kostümirter Salzsieder und Salzsiederinnen bildete, und darüber leuchtender Sonnenschein und blauer wolkenloser Himmel! — was Wunder, dass die Freude zur Begeisterung anschwoll, und Alles Befriedigung und Entzücken athmete! — Doch die Erinnerung an diese Lust führt mich zu weit ab von den interessanten Bauwerken der neuen Bahn. Zu erwähnen ist in dieser Beziehung, neben der grossartigen Ausdehnung des Heilbronner Bahnhofs, der veränderten Neckarcanalbauten und den schon erwähnten Ueberbrückungen des Wilhelmscanals und der drei Neckararme, der grosse Tunnel zwischen Heilbronn und Weinsberg, 3110′ lang, 29′ breit und 20′ hoch. Dieser längste Tunnel Württembergs bildet den Uebergang vom Neckarthal ins Weinsbergerthal. Der im October 1859 begonnene Bau stiess in seinem Verlaufe dadurch auf eigenthümliche Schwierigkeiten, dass im Innern des zu durchbrechenden Berges sehr harte Schichten von kohlensaurem Kalk mit kohlensaurer Bittererde, abwechselnd mit Thonbänken und mit gewöhnlichen und wasserlosen Gypsen sich vorfanden, auch in dieser Höhe nicht erwartete Wasser (darunter sogar Mineralwasser) hervorsprangen; dass die Thonschichten und der Anhydrit die Wasser gierig einsaugten, und die Gebirgsschichten hierdurch völlig umgewandelt wurden, indem förmliche Aufblähungen des Erdreichs erfolgten, welche, insbesondere für die bestimmte Eröffnungszeit, nur durch verdoppelte Anstrengungen (es wurde wegen der Aufblähungen ein 1500′ langes Bodengewölbe erforderlich) überwunden werden konnten. Nahezu drei Jahre (bis zum 18. Juli 1862) nahm dieser Tunnelbau in Anspruch. Die zahlreichen Einschnitte und Auffüllungen, welchen wir auf der neuen Bahn begegnen; die verschiedenen Wegeübergänge, darunter die nicht unbedeutende Ueberbrückung der Brettach bei Bretzfeld, zeigen, dass die Bautechniker zwar nicht mit fortwährend gewaltigen, aber doch mit hartnäckigen Hindernissen zu kämpfen hatten, die sich übrigens gerade vor dem Endpuncte der Linie, vor Hall, wieder so hoch aufthürmten, dass die beiden schon erwähnten mit ganz kurzer Unterbrechung sich folgenden Tunnel von 1000′ und 250′ Länge durchzubrechen waren, um von da mit ziemlich starkem Gefäll schliesslich zum Bahnhof Hall herabzusteigen.

Die ganze am 15. November 1858 zur Ausführung genehmigte Bahnstrecke wurde am 9. August 1859 in Angriff genommen; ihre Länge beträgt von Heilbronn bis Oehringen 7 Std. 2000′, von dort bis Hall 7 Std. 3000′, zusammen 14 Std. 5000′, und steigt von 451½′ über dem Meere bei Heilbronn, hinter Neuenstein auf 1290′, der Art, dass bei dem von da ab eintretenden Falle der Bahnhof von Hall noch 1054′ über dem Meere liegt. — Morgen, den 4. August, beginnt der allgemeine Betrieb dieser Bahnstrecke.

In volkswirthschaftlicher Beziehung wird die Bahn nicht nur die localen Interessen des von ihr durchzogenen dichtbevölkerten, fruchtbaren, eben so fleissig bebauten, wie an Urproducten reichen, auch theilweise bereits gewerbethätigen Districts fördern und heben; sondern auch in nicht zu ferner Zukunft durch Ausführung ihrer unabweissbaren Fortsetzung gegen Bayern eine weitere Verbindung mit diesem Nachbarstaat herstellen, und damit einen neuen Ring der eisernen Verkehrskette bilden, die, nach meiner lebhaften Ueberzeugung, neben ihrer wirthschaftlichen Bedeutung zugleich einen stillen, aber mächtig und unwiderstehlich wirkenden Hebel für die politische Gestaltung unseres Gesammtvaterlandes abzugeben berufen ist. Zeuge dessen waren auch die gestern vernommenen Tischreden, welche an den aus einem solchen Werke für die grössere Einigung der einzelnen Gaue und Stämme wie des ganzen grossen Vaterlandes entspringenden Gewinn erinnerten. —

Volkswirthschaftliches.

Das 25jährige Jubiläum der Borsig'schen Maschinen-Bauanstalt zu Berlin am 22. Juli. Die grossartige Anstalt, welche unter den Auspicien von Borsig, Vater und Sohn, in der Eisen-Industrie und Maschinen-Bauanstalt alle anderen ähnlichen Anstalten auf dem Continent überflügelt hat, begann zwar schon mit Anfang des Jahres 1837 ihre Thätigkeit, doch wurde die damit verbundene Eisengiesserei erst am 22. Juli desselben Jahres durch den ersten Guss eröffnet, aus dem auch die als ein Erinnerungszeichen aufbewahrte Gedenktafel hervorgegangen ist.

Am Nachmittage des Festtages begaben sich die Beamten und Meister zu ihrem Chef, der um 3½ Uhr von der Villa in Moabit ankam und zu seiner Ueberraschung die Minister v. d. Heydt und v. Holzbrinck antraf, welche ihm den rothen Adlerorden überreichten. Das Festgeschenk der Beamten und Meister bestand in einer kostbaren Porzellanvase von etwa 2½ Fuss Höhe.

Der zweite Act des Festtages spielte im Victoria-Theater und in dessen Garten, wo ein Concert nebst andern Unterhaltungen, als Bolzenschiessen, Tanz im Freien etc. geboten wurde. Die Festvorstellung im Theater wurde durch ein Genrebild eröffnet: „Das Fest der Handwerker," es ist von E. Dohm, mit freier Benutzung des gleichnamigen Stücks von Angely, verfasst.

Nachdem der Vorhang gefallen, strömten die Gäste hinaus ins Freie, wo der Garten in feenhafter Beleuchtung erschien. Auf der Terrasse war die Festtafel gedeckt.

Das heitere Fest setzte sich dann bis tief in die Nacht fort. Auch diejenigen, welche zuletzt aufbrachen, konnten auf dem Heimwege noch in Hunderten von Lampions die Veranda des Etablissements strahlen sehen, das der verewigte Borsig in bescheidenem Umfange gründete, und das nach fünfundzwanzig Jahren zu den grossartigsten Europa's gehört. Die Geschichte der weltberühmten Anstalt ist kurz folgende:

Der Gründer der Anstalt Johann Karl Friedrich August Borsig wurde am 23. Juni 1804 zu Breslau geboren. Sein Vater, ein Zimmermann, weckte zeitig in dem Knaben Lust und Liebe zu der Hände Arbeit und so wurde der Sohn schliesslich ganz Schüler auf der Zeichnenstube und Berufsgenosse desselben auf dem Bauplatze. Sein reges Streben fand im Jahre 1823 dadurch Anerkennung, dass er auf Veranlassung der Königl. Regierung zu Breslau behufs fernerer Ausbildung auf das Königl. Gewerbe-Institut zu Berlin gesandt wurde. Nach zweijährigem Besuche veranlasste ihn seine besondere Vorliebe für Mechanik, in die dasige Werkstatt der Maschinenbau-Anstalt von F. A. Egells einzutreten, um sich im practischen Maschinenbau gründliche Kenntniss zu erwerben, und nach erfolgter practischer Ausbildung übernahm er dann die Leitung der mit jener Anstalt verbundenen „Neuen Berliner Eisen-Giesserei" bis zum Jahre 1836. Die Eisenbahnfrage, die damals ihre weltbewegende Bedeutung gewann, trieb Borsig sodann aus diesem Wirkungskreise und auf Bahnen, die mit seiner Selbstständigkeit die Wege zu seiner Grösse wurden. Mit richtigem Blick sah er voraus, dass auch in Deutschland bald der Unternehmungsgeist erwachen und das neue Verkehrsmittel ausbeuten würde. Die Industrie, besonders im Zweige der Mechanik, musste dadurch ein Feld finden, das nur des klaren Kopfes, des raschen Entschlusses bedurfte, um ergiebige Früchte zu tragen. Borsig hatte Beides: er gründete eine Maschinenbau-Anstalt dicht vor dem Oranienburger Thore hierselbst, die Mutteranstalt seiner heutigen ausgedehnten Werke. Bei ihrer Eröffnung am 22. Juli 1837 beschäftigte dieselbe ungefähr 50 Arbeiter. Diese Zahl wuchs im Laufe der Jahre immer mehr und mehr. Die Anstalt erfreute sich eines so raschen Aufschwunges, dass nach Verlauf von nicht vollen zehn Jahren bereits 1200 Arbeiter in derselben Beschäftigung fanden. Schon im fünften Jahre ihres Bestehens, am 20. September 1846, konnte der Ausgang der No. 100 gefeiert werden. Im Jahre 1847 lieferte sie schon 67 Locomotiven nebst Tendern, d. h. mehr, als je in einem Jahre eine der grössten Werkstätten Englands geliefert hatte. Dieser Aufschwung reifte in Borsig den Plan, ein eigenes Eisenwerk zu gründen. Der Grundstein zu diesem riesigen Werke und, wir sagen nicht zu viel, zu einer der Säulen der vaterländischen Eisen-Industrie, ward 1847 in Moabit gelegt und, trotz der verhängnissvollen Jahre 1848 und 1849, der Bau so gefördert, dass 1850 mit der Betriebs-Eröffnung vorgegangen werden konnte. Im Herbst 1850 ging dann auch die zu Moabit belegene, früher der Seehandlungs-Societät gehörige Maschinenbau-Anstalt und Eisengiesserei durch Kauf an Borsig über. Am 25. März 1854 wurde die 500. Locomotive getauft. Leider waren dem strebsamen Geiste, nachdem er sich ein Denkmal von solcher Grösse gesetzt, nur noch wenige Jahre beschieden, um die weitere Entwickelung seines Werkes zu sehen. Am 7. Juli 1854 schloss der Tod das Auge, dessen richtiger Blick damals für 2300 Arbeiter lohnende Thätigkeit gefunden hatte. Das Borsig'sche Etablissement ist in der verhältnissmässig kurzen Zeit seines Bestehens reich an eigenthümlichen Festen. Im Jahre 1841, vier Jahre nach Begründung der Fabrik, wurde die

erste Locomotive vollendet. Ein volles Jahr war an derselben gearbeitet worden. Fünf Jahre später wurde, wie erwähnt, schon die 100ste, 13 Jahre später bereits die 500ste Locomotive fertig. Vier fernere Jahre genügten und die tausendste Locomotive ging — im Sommer 1858 — aus der Werkstatt hervor, die inzwischen die Staffel des Weltruhmes erstiegen hatte. In dem Borsig'schen Etablissement wurde am Tage des 25jährigen Jubiläums, am 22. Juli, die 1368ste Locomotive vollendet. Vom 1. Januar d. J. ab sind bereits bis jetzt 80 Locomotiven zur Ablieferung gelangt, und bis Ende des Jahres sollen überhaupt 150 zur Ablieferung kommen, die grösste Anzahl, die bis jetzt in einem Jahre in der Anstalt gebaut wurde. — Borsig selbst hob in seiner Festrede am Jubiläum die innere und äussere Bedeutung der Anstalt in sehr schönen Worten hervor, wenn er sagte: „Es ist unser Stolz, dass wir in Russland und Polen den Sieg über Frankreich, England und Belgien davongetragen, dass unsere Locomotiven laufen werden bis an den Ural, wie sie jetzt schon jagen durch Oesterreich, Dänemark, Russland und Deutschland bis an die Französische Grenze. Wir arbeiten als ohnmächtige, zersplitterte Nation unter viel ungünstigeren Verhältnissen, als diese Grossstaaten. Wir haben keine Colonien, keine Kriegsflotte zum Schutz unseres Handels, keine Macht, uns neue Handelsverträge zu erzwingen. Die Locomotive ist der feurige Vorläufer der Freiheit und Einheit in allen Ländern, sie bringt am leichtesten Bildung, Arbeit und Gesittung zu allen Nationen. Sie rückt die Völker näher an einander, vermittelt den Austausch der weltlichen, wie geistigen Güter. Sie saust über Vorurtheile, Zopfwesen, Kleinstaaterei, Passschererei schon jetzt in Deutschland lustig hinweg — möge sie denn die Deutschen zu einer einigen Nation, ihre Industrie zur Grossmacht gestalten."

Möge eine glückliche, eine noch grössere Zukunft der bedeutungsvollen Vergangenheit folgen!

II. Privat-Anzeigen.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **Bremen**, Capt. C. Meyer, am Sonnabend, den 16. August.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 30. August.
do. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 27. September.
do. **Bremen**, Capt. C. Meyer, am Sonnabend, den 11. October.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 25. October.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren **Julius Böheim**, Generalagent, Reichsstr. No. 26. **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl**, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg**, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen } **Passage Preise:** Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung.
„ **Hull** „ Montag Morgen } **Hin- und Retour-Fahrt:** Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl. Beköstigung.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Bazi & Comp. in **Brackwede** — Cöln Mindener Bahn —

Empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten — **Asphalt-Dachfilze** — als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens.

Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

Kreosot.

Zum **Imprägniren** von **Eisenbahnschwellen** und jeder Art Hölzer, die den zerstörenden Einflüssen der Atmosphärilien ausgesetzt sind. Preise billig, Methode einfach. Bestellungen beliebe man zu wenden an die **Erzherzoglich-Herzogliche Torfproductenfabrik in Chlumetz**, Post Schwarzbach, in Böhmen.

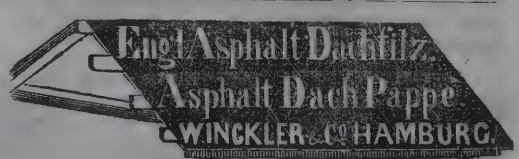
In dem Verlage von SCHEITLIN & ZOLLIKOFER in ST. GALLEN erschien soeben:

TSCHUDI'S SCHWEIZERFÜHRER.

4. AUFLAGE 1862.

ELEGANT GEBUNDEN. PREIS 28 Ngr. 1 fl. 36 kr. 3 Fr. 60 Ct.

(Nicht zu verwechseln mit Reisehandbüchern mit imitirtem Titel.)



per □-Fuss ca. 3/4 Sgr., empfohlen als ein **billiges, leichtes, dauerhaftes** und **feuerfestes** Bedachungsmaterial. Illustr. Gebrauchsanw. gratis.

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

N°. 65. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 13. August 1862.

Inhalt: Mittheilungen über die von der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft mit der Maschine „Leopoldstadt" in Temesvár angestellten Versuche. — Eisenbahnen: Projecte und Bau: Preussen, Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen. Rheinische Eisenbahn, Vorarbeiten. Badische Eisenbahnen, Vervollständigung der Schienenwege. — Eisenbahn-Betrieb: Die Normalbesoldung der Beamten bei den Staats-Eisenbahnen in Preussen. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, Einführung der vierten Classe. Tharandt-Freiberger Eisenbahn. Cöln-Mindener Eisenbahn, Ergebnisse der IV. Wagenclasse 1861. Bergisch-Märkische Eisenbahn, Geschäftsbericht. Rhein-Nahebahn. — Ausland: Eröffnung einer Zweigbahn der North-Eastern Bahn. Neapolitanische Eisenbahn, Capital und Bauofferten. Moldauische Eisenbahn-Anleihe. Die Madras Eisenbahn. — Telegraphenwesen: Electric and International Telegraph Company, neues Kabel. Griechenland, Linie Argos-Tripolitza. — Technische Notizen: Preussische Ostbahn, Schwellenwechsel. — Volkswirthschaftliches: Volkswirthschaftliche Gesellschaft für Mitteldeutschland. — Juristisches. — Coursblatt. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn,** Tarifermässigung. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn,** durchgehender Personen- und Gepäck-Verkehr. **Cöln-Mindener Eisenbahn,** Berichtigung. — Privat-Anzeigen.

Mittheilungen
über die von der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft mit der Maschine „Leopoldstadt" in Temesvár angestellten Versuche.

Von R. von Grimburg.

Durch die Uebernahme von drei getrennten Bahnlinien bekam die Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft eine grosse Anzahl sehr verschieden construirter Locomotiven, welche fast sämmtlich den an sie gestellten öconomischen Anforderungen nicht entsprachen.

Die Einführung von Prämien an die Locomotivführer hatte zwar in der Beziehung einen bedeutenden Erfolg, indessen musste doch an die Anbringung solcher Constructionsveränderungen gedacht werden, welche den bestmöglichen Nutzeffect bedingen und auf denselben von Einfluss sind. Um nun in dieser Richtung mit völliger Sicherheit und einem Minimum an Kosten vorgehen zu können, war es nothwendig, die Grundsätze festzustellen, nach denen bei Locomotiven die bestmöglichste Leistung in öconomischer Beziehung erreicht werden kann. Um selbstständige, durch keine anderweitige Rücksichten (wie sie z. B. bei der Fahrt auf freier Bahn vorkommen) beirrte Versuche auszuführen, beschloss man, dieselben alle an einer Maschine und zwar in gehobenem Zustande mit frei umtreibenden, gebremsten Triebrädern vorzunehmen. Zu den Versuchen wurde die Locomotive „Leopoldstadt" ausgewählt. Dieselbe ist eine von Günther in Wiener-Neustadt im Jahre 1852 gelieferte Lastzugmaschine. Sie zieht ohne ihr eigenes Gewicht und das des Tenders auf horizontaler Bahn 9000 Zoll-Centner Bruttolast mit 3 Meilen Geschwindigkeit in der Stunde. Sie hat 4 gekuppelte Triebräder, zwei vordere in einem Drehgestelle befindliche Laufräder und innere Frames. Die Cylinder liegen aussen, haben innen liegende verticale Schieberkasten und sind unter der Rauchkiste wie gewöhnlich zusammen verbunden. Die Einströmungsrohre liegen innerhalb des Rauchkastens, vor Abkühlung geschützt; die Ausströmungsrohre treten aus der Bodenfläche des Schieberkastens heraus und vereinigen sich unterhalb des Rauchkastens in ein Rohr, welches vertical aufsteigt und das Blasrohr trägt.

Die wesentlichsten Dimensionen der Locomotive sind folgende:

Rostfläche 11 Quadratfuss,
Freie Fläche 2 Quadratfuss,
Zahl der Siederöhren 137,
Länge derselben 13′ 6″,
Aeusserer Durchmesser 2″,
Heizfläche der Feuerkiste 59 Quadratfuss,
Heizfläche der Siederöhren 968,5 „
Gesammte Heizfläche 1027,5 „
Grösste Regulatoröffnung 12,17 Quadratzoll,
Länge der Einströmungsrohre 7′,
Kleinster Querschnitt derselben 13,6 Quadratzoll,
Durchmesser der Cylinder 15″ 3‴,
Kolbenfläche 182,7 Quadratzoll,
Schädlicher Raum 0,17 Cubikfuss,
Länge der Ausströmungsrohre 5′ 2″,
Kleinster Querschnitt derselben 19,6 Quadratzoll,
Cubischer Inhalt des Rauchkastens 34,5 Cubikfuss,
Durchmesser des Rauchfangs 15″,
Kolbenhub 23″,
Leitstangenlänge 4′ 6″,
Durchmesser der Triebräder 4′,
Durchmesser der Laufräder 3′ 3″,
Breite der Einströmungscanäle 1″ 5‴,
Länge der Einströmungscanäle 10″,
Breite der Ausströmungscanäle 3″ 3‴,
Länge der Ausströmungscanäle 10″.

Die Steuerung besteht aus der gewöhnlichen Stephenson'schen Coulisse mit offenen Excenterstangen. Es betrug die Länge dieser Stangen 4′ 6″ 1‴, Excentricität 2″ 6‴, Länge der Coulisse zwischen den Bolzen der Excenterstangen 11″ 2‴.

Die Maschine wurde in dem Maschinenhause über einen Reinigungscanal gestellt, dann so weit gehoben, dass die Triebräder 3 Zoll über den Schienen standen, und mit Schwellen unterbaut. Schliesslich wurden alle Lager mit Keilen festgestellt. Die Versuche wurden bei günstigem Wetter während der Sommermonate 1860 angestellt.

Programm der Versuche.

Ausser den Fragen über die Dampfvertheilung waren es auch die über die Einrichtung und Wirkung des Blasrohres, welche als von hervorragendem Interesse untersucht werden sollten.

Die Blasrohrversuche wurden jedoch später für sich allein vorgenommen, und deshalb wurde anfangs bei den Dampfvertheilungs-Versuchen stets dasselbe Blasrohr in derselben Stellung angewendet. Die Oeffnung dieses Blasrohrs mit runden Klappen betrug bei beinahe kreisförmigem Querschnitt 13 Quadratzoll, also $^1/_{14}$ der Kolbenfläche. Auch wurde bei den Versuchen der relative Einfluss der Regulatorstellung beseitigt, indem der Regulator stets auf dieselbe Oeffnung gestellt wurde. Da erfahrungsmässig bei der Maschine Leopoldstadt für eine mittlere Leistung von 5000 Ctr. mit 4 Meilen Geschwindigkeit und 70 Pfund Kesseldruck die Stellung des Regulators am 5. Zahn als die beste bekannt war, so wurde diese allen Versuchen zu Grunde gelegt. Die entsprechende Regulatoröffnung beträgt 1,56 Quadratzoll.

Veränderlich blieben also nur der Kesseldruck, die Geschwindigkeit und die Dampfvertheilung. Diese letztere selbst kann wieder verändert werden in der Füllung, dem Dampfaustritt, der Compression und dem Dampfeintritt. Da nun die Erkenntniss des Einflusses jeder dieser Grössen auf den öconomischen Effect der Maschine bezweckt wurde, so war damit schon eine Reihe von Versuchen erforderlich, bei welchen alle Grössen constant bleiben, bis auf die, um deren Einfluss es sich handelt.

Um jedoch aus practischen Rücksichten gewisse Grenzen einzuhalten, wurde folgendes Programm aufgestellt:

1) Druck im Kessel . . . . . 70, 60, 50, 40 Pfund.
2) Geschwindigkeit . . . . . 2, 4, 6 Meilen.
3) Füllung in Procenten des Kolbenlaufs 75, 60, 45, 30 Proc.
4) Compression „ „ „ 10, 15, 25, 35 Proc.

Der Dampfeintritt und der Dampfaustritt oder das lineare äussere und innere Voreilen sollten gelegentlich berücksichtigt werden.

Bei Ausführung der Versuche konnte man sich jedoch nicht so ganz streng an dies Programm halten; es wäre z. B. zu umständlich gewesen, für eine gewisse Geschwindigkeit den Beharrungszustand bei Anwendung der Bremsen zu erreichen; ebenso konnten die Füllungen und Compressionen wegen der Eigenthümlichkeiten der Stephenson'schen Coulisse nicht immer in der gewünschten Weise erzwungen werden, so dass die wirklich ausgeführten Versuche folgendem Programme entsprechen:

1) Druck im Kessel 70, 60, 50, 40 Pfund.
2) Geschwindigkeit im Mittel 2, 4, 6 Meilen, per Stunde entsprechend 70, 130, 190 Umdrehungen per Minute oder einer Kolbengeschwindigkeit von 270, 500, 730 Fuss pr. Min.
3) Füllung in Procenten des Kolbenhubes 76, 65, 45, 35, 30 Proc.
4) Compression „ „ „ 12, 16, 25, 35 Proc.

Beinahe alle Füllungen des Programms wurden erreicht durch die äusseren Deckungen von 12, $15^1/_2$ und 17‴; die Compressionen wurden erreicht mit den inneren Deckungen von 0 oder $^1/_2$, $3^3/_4$, 8 und $12^1/_2$‴. Hierbei wurde die Coulisse nur am 1., 3., 4. und 5. Zahn benutzt.

Die Excenter wurden in 2 Stellungen aufgesteckt, und zwar mit 25° Voreilung für beide, und mit 30° für das Vorwärts-Excenter bei 20° für das Rückwärts-Excenter.

Direct wurde bei den Versuchen abgelesen: die Geschwindigkeit, der Druck im Kessel und im Schieberkasten, der Druck im Blasrohr und das Vacuum in der Rauchkiste und an 2 Stellen der Feuerkiste. Die übrigen in den angeschlossenen Tabellen enthaltenen Daten sind aus den bei allen Versuchen aufgenommenen Indicatordiagrammen abgeleitet.

Es folgt nun kurz die Beschreibung der zu den Beobachtungen angewandten Apparate, und der den Tabellen zu Grunde gelegten Rechnungen.

Druck im Kessel. Der Kesseldruck wurde mit dem für die Werkstätte vorgeschriebenen Controlmanometer (Gewichtsmanometer von Seiss) gemessen.

Geschwindigkeit. Zum Messen derselben diente ein einfacher Zählapparat, welcher mit der Schieberstange in Verbindung stand. Es wurden an demselben die Umdrehungen per Minute abgelesen, und sind diese auch in die Tabellen eingetragen.

Die Zahlen dieser Columne geben mit 3,88 multiplicirt die entsprechenden mittleren Kolbengeschwindigkeiten in Fussen per Minute, und durch 32 dividirt die Geschwindigkeit in Meilen per Stunde.

Zur Regulirung der Geschwindigkeit und zur Erzeugung des nöthigen Widerstandes wurden an beide Triebräder Prony'sche Zäume angelegt, welche aus eichenen Bremsbacken bestanden und von denen der eine stets in constanter Spannung erhalten wurde, während der andere hauptsächlich zum Reguliren der Geschwindigkeit diente.

Die an den Bremsbacken angebrachten Hebelarme lagen auf Decimalwaagen auf, und diente das genaue Einspielen der Waagen als Controle für den Beharrungszustand.

Druck im Schieberkasten. Dieser Druck wurde durch direct angebrachte Manometer von Schäffer und Budenberg gemessen. Bei den Versuchen zeigten sich Schwankungen, welche bei kleinen Füllungen bis 5 Pfund, bei grossen bis 10 Pfund betrugen.

In den Tabellen sind nur die Mittelwerthe zwischen den abgelesenen Maximal- und Minimal-Spannungen angegeben, weshalb in manchen Fällen der Druck im Cylinder höher ist, als der im Schieberkasten.

Druck im Blasrohre. Derselbe wurde durch ein offenes Quecksilber-Manometer gemessen, an welchem noch Zehntel-Pfunde abgeschätzt werden konnten. Bei offenem Blasrohre betrugen die Schwankungen kaum $0,_2$ Pfund.

Dampf-Diagramme. Die Dampf-Diagramme wurden mittelst zweier neuer Indicatoren von Seiss aufgenommen, welche an beiden Enden des rechtsseitigen Cylinders angebracht waren, und gleichzeitig die Diagramme für die Dampfvertheilung vor und hinter dem Kolben zeichneten.

In den Tabellen sind die Diagramme des Indicators gegen die freie Bahn hin mit „vorne", die des anderen mit „hinten" bezeichnet. Die Einrichtung war so getroffen, dass die Geschwindigkeit des abgewickelten Papierstreifens genau proportional der Kolbengeschwindigkeit war, so dass also die Diagramme direct die Kolbenwege in verjüngtem Massstabe darstellen.

Der Indicatormanometer ist ein Federmanometer mit 3 Spiralfedern, und sind die Massstäbe dazu mittelst der Controlpumpe hergestellt.

Die aus den Diagrammen sich ergebenden Dampfverbrauchsmengen sowie die relative Leistung sind in die Tabellen aufgenommen. Für die Berechnung der Leistungen wurde die Pferdekraft zu 25,420 Fuss-Pfunde per Minute gerechnet.

Der Dampfverbrauch wurde dem Gewicht nach berechnet und das Wiener Pfund als Einheit angenommen. Um den Dampfverbrauch nicht zu niedrig zu greifen, wurde, weil während der Expansion Dampf condensirt, das specifische Gewicht zu Grunde gelegt, welches dem mittleren Drucke während der Füllung entspricht.

Das auf diese Art ermittelte Dampfquantum für den Hingang und für den Rückgang des Kolbens zusammen, und für beide Cylinder zweimal genommen, giebt den ganzen Dampfverbrauch während einer Umdrehung, und mit der Zahl der Umdrehungen per Minute multiplicirt den Dampfverbrauch per Minute.

Die letzte Columne der Tabellen enthält den auf Pferdekraft und Stunde bezogenen Dampfverbrauch. Da der Dampfverbrauch in directem Bezuge zu dem Verbrauch an Brennmaterial steht, so kann man aus der Vergleichung dieser Zahlen die sichersten Anhaltepunkte für die Erreichung einer rationellen und öconomischen Dampfvertheilung bei Locomotiven gewinnen.

Aus der Betrachtung der Diagramme haben sich mehrere interessante Erscheinungen ergeben, die in Kürze hier folgen mögen und wobei die einzelnen Phasen der Dampfvertheilung in ihrer natürlichen Ordnung verfolgt werden sollen.

1) Füllung.

Für die Füllung hat sich eine ungenügende Canalöffnung hauptsächlich als störend erwiesen, da in dem Falle schon während der Füllung eine starke Expansion eintritt. Eine Einströmungsöffnung von $^1/_{30}$ der Kolbenfläche muss als unterste Grenze für eine regelmässige Füllung mit constantem Druck angesehen werden.

Dem entsprechend hängt auch der mittlere Füllungsdruck nicht nur von dem Drucke im Schieberkasten, sondern auch von der Schieberöffnung selbst ab. So hat sich z. B. gezeigt, dass, von der Länge der Füllung unabhängig, der Admissionsdruck bei einer Canalöffnung von $^1/_{18}$ Kolbenfläche ungefähr 90 %, und bei einer Canalöffnung von $^1/_{70}$ Kolbenfläche nur 70 % vom Druck im Schieberkasten beträgt. Der Druck im Schieberkasten selbst hängt unter gleichen Umständen lediglich von dem Dampfquantum ab, welches in gleichen Zeiten von den Cylindern verbraucht wird. Constanten Kesseldruck und constante Regulatoröffnung vorausgesetzt, muss daher der Druck im Schieberkasten in dem Verhältniss wachsen, als die Grösse der Füllung und die Geschwindigkeit abnimmt.

In der folgenden Tabelle sind einige Fälle zusammengestellt, welche den Einfluss der Geschwindigkeit numerisch darstellen:

Kesseldruck 70 Pfund.

Versuchs-No.	Umdrehungen pr. Minute	Druck im Schieberkasten in Pfunden	Druck im Schieberkasten in % des Kesseldrucks
Füllung 76 %, Compression 11 %.			
1	78	40,5	58 %
2	150	24,5	35 %
3	174	23,0	32 %
Füllung 76 %, Compression 16 %.			
13	87	37,5	53 %
14	120	30,0	43 %
15	168	27,0	38 %

Eine einfache Formel für die Abhängigkeit des Schieberkastendrucks von der Geschwindigkeit zu finden, ist nicht gelungen.

Die folgenden Beispiele, welche den Einfluss der Füllung ersichtlich machen, entsprechen sämmtlich einer Geschwindigkeit von 4 Meilen und einer Compression von circa 20 % des ganzen Hubes.

Versuchs-No.	Füllung in % des Hubes	Druck im Schieberkasten in Pfunden	Druck im Schieberkasten in % des Kesseldrucks
Kesseldruck 70 Pfund:			
14	76	30	43
40	64	40	57
57	49	50	71
90	35	62	88
99	31	65	93
Kesseldruck 60 Pfund:			
16 u. 17	76	25	41
42	64	32	53
60	49	45	75
93	35	52	87
102	31	52,5	87

Einen Einfluss auf den Druck im Schieberkasten übt entschieden auch die Compression, und kommt diese in Bezug auf jenen Druck einer kleineren Füllung gleich. Als Beispiel mögen die folgenden 3 Versuche angeführt werden, welche sich auf eine Füllung von 65 % eine Geschwindigkeit von 4 Meilen und einen Kesseldruck von 60 Pfd. beziehen.

No.	Compression in %	Druck im Schieberkasten in Pfunden	Druck im Schieberkasten in % des Kesseldrucks
33	11	27,5	46
43	26	30,0	50
51	38	40,0	67

Indessen erscheint im Allgemeinen die Erhöhung des Druckes im Schieberkasten durch die Compression so unbedeutend, dass sie hinter anderen zufälligen Einwirkungen verschwindet.

Da der mittlere Füllungsdruck nur vom Druck im Schieberkasten

und von der Schieberöffnung abhängig ist, so lässt sich derselbe auch unmittelbar auf den Kesseldruck zurückführen, und man kann sagen, dass der mittlere Admissionsdruck im Cylinder desto höher ist, je höher der Kesseldruck, je kleiner die Füllung und die Geschwindigkeit, und je grösser die Schieberöffnung ist.

Die Beispiele der folgenden Tabelle beziehen sich auf 70 Pfund Kesseldruck und 4 Meilen Geschwindigkeit.

No.	Füllung in % des Hubes	Mittlerer Füllungsdruck in Pfunden	Mittlerer Füllungsdruck in % des Kesseldrucks
14	76	27,5	39
40	64	40	57
57	49	42	60
90	35	45	65
99	31	48	69

Um den Einfluss des äusseren linearen Voreilens auf die Admission zu beurtheilen, wurden bei verschiedenen Versuchen die Steuerungen mit verschiedenem linearen Voreilen eingerichtet. Indessen hat sich der grosse Einfluss, welchen man dem Voreilen zuschreibt, durch die Versuche durchaus nicht bestätigt.

2) Expansion.

In den aufgenommenen Expansions-Diagrammen bilden die erhaltenen Curven sämmtlich Hyperbeln, und bestätigt sich auf die Weise die bekannte Thatsache, dass gesättigter Wasserdampf während der Expansion nahezu dem Mariotte'schen Gesetze folgt. Denn bezeichnet man mit V das Volumen, und mit p den zugehörigen Druck, so wird das Mariotte'sche Gesetz ausgedrückt durch $Vp = V_1 p_1 = c$. Es ist dieser Ausdruck aber auch zugleich die Gleichung einer auf ihre Asymtoten bezogenen Hyperbel. Aus den in vielen Diagrammen sich zeigenden ausserordentlichen Abweichungen muss geschlossen werden, dass die Expansion des Dampfes in Locomotivcylindern unter ganz ungewöhnlichen Verhältnissen vor sich gehen kann, und muss der wesentlichste Einfluss der Temperatur des Cylinders zugeschrieben werden. Da nämlich der Cylinder während eines Kolbenspieles 4mal mit Dampf von verschiedener Spannung (Füllung, Expansion, Ausströmung, Compression), also auch von verschiedener Temperatur in Berührung kommt, so wird er eine mittlere Temperatur annehmen, welche von der Dauer der einzelnen Dampfvertheilungs-Perioden abhängt. So werden lange und niedere Füllungen eine verhältnissmässig hohe Cylindertemperatur erzeugen, kurze und hohe Füllungen dagegen eine mittlere Cylindertemperatur, welche viel niedriger liegt, als die Temperatur des Admissionsdampfes. Im ersteren Falle wird daher der Dampf während der Expansion Wärme vom Cylinder aufnehmen, welche mitgerissenes oder condensirtes Wasser verdampfen und den Expansionsdruck erhöhen wird.

Es lässt sich dieses Verhalten noch bestimmter erkennen, wenn man die Quantitäten Dampf vergleicht, welche zu Anfang und Ende der Expansion als solcher in dem Cylinder enthalten sind. So hatte z. B. das eine Diagramm 49 % Füllung, was, den schädlichen Raum eingerechnet, einen cubischen Inhalt von $1{,}_{347}$ Cubikfuss giebt. Aus dem Diagramm ergab sich bei 49 % Kolbenweg ein Druck von 25 Pfd. Bei 25 Pfund Spannung wiegt aber 1 Cubikfuss Dampf $0{,}_{091}$ Pfund, es waren also bei Beginn der Expansion $0{,}_{1226}$ Pfund Dampf im Cylinder enthalten.

Das Ende der Expansion liegt bei 100 % Kolbenweg. Der Inhalt des Cylinders mit Einschluss des schädlichen Raumes beträgt $2{,}_{42}$ Cubikfuss. Der Druck bei 100 % des Kolbenweges betrug aus dem Diagramm $14{,}_{8}$ Pfund, und Dampf von dieser Spannung wiegt $0{,}_{065}$ Pfund per Cubikfuss; es waren somit zu Ende der Expansion $0{,}_{1573}$ Pfund Dampf im Cylinder enthalten, also $0{,}_{0347}$ Pfund mehr als zu Anfang. Es müssen daher während der Expansion $0{,}_{0347}$ Pfd. Wasser oder 30 % der ursprünglichen Dampfquantität verdampft worden sein.

Aehnliche Resultate haben die übrigen Diagramme mit hohen Expansionslinien. Das umgekehrte Verhalten zeigen die Diagramme mit hohen und besonders mit kurzen Füllungen; es hat sich z. B. bei einem Diagramm zu Anfang der Expansion eine Dampfquantität von $0{,}_{2375}$ Pfund, und zu Ende eine solche von nur $0{,}_{1718}$ Pfund ergeben Es sind daher während der Expansion $0{,}_{0657}$ Pfund Dampf oder circa 30 % condensirt worden. In wie weit der Nutzen der Expansion durch den Nachtheil der Compression, welche bei jeder Steuerung mit einem Schieber mit der Expansion wächst, beeinträchtigt oder aufgehoben wird, erkennt man am einfachsten aus der Vergleichung der bezüglichen Gesammtleistungen und des Dampfverbrauches, und soll dies daher später angedeutet werden.

3) Ausströmung.

Die Dampfspannung während der Ausströmung ist hauptsächlich durch die grosse Ausströmungsgeschwindigkeit bedingt, welche der Dampf haben muss, um dem Kolben auszuweichen, und wächst dieselbe mit der Kolbengeschwindigkeit, während sie mit der Austrittsöffnung abnimmt.

Die Umstände, welche bei offenem Blasrohre und bei einer Canalöffnung von mindestens $^1/_{24}$ Kolbenfläche auf den Gegendruck während der freien Ausströmung Einfluss haben, sind practisch verschwindend und haben aus den Diagrammen nicht entnommen werden können. Selbst die vollkommen genauen Angaben des Blasrohrbarometers haben keine bestimmteren Resultate gegeben. Sie zeigen nur, dass der Gegendruck mit der Kesselspannung abnimmt, jedoch mit der Geschwindigkeit und Füllung in keinem Zusammenhange steht.

In der folgenden Tabelle sind für verschiedene Füllungen einige Fälle zusammengestellt. Sie beziehen sich auf 70 Pfund Kesseldruck und circa 4 Meilen Geschwindigkeit.

No.	Füllung in % des Hubes	Mittlerer Gegendruck der Ausströmung im Diagramme	Druck im Blasrohr in Pfunden
2	76	2,0	0,60
14	76	3,2	0,80
31	66	2,7	0,72
66	45	2,7	0,60
57	49	2,5	0,70
90	35	2,2	0,52
100	31	2,5	0,64

Da in allen Fällen bei kleinen Füllungen, selbst bei einer Ausströmung von 20 % vor Ende des Hubes, der Dampf bis zum Ende des Kolbenweges eine Spannung behält, welche nicht viel unter die Expansionsspannung fällt, so muss jede positive Ausströmung in ihrer Wirkung als eine Fortsetzung der Expansion betrachtet werden, und es wird dadurch die Erfahrung bestätigt, dass ein früher Austritt für die Dampfvertheilung nicht nachtheilig ist.

Daraus ergiebt sich die Nutzlosigkeit der inneren Deckung und es kann aus den Diagrammen die Ueberzeugung geschöpft werden, dass es in Betreff der Ausströmung zulässig sei, die innere Deckung gänzlich zu beseitigen.

4) Compression.

Bei der Compression hat ebenfalls die Temperatur des Cylinders einen Einfluss, welcher derselben eine Grenze setzt. Wird nämlich der Dampf auf eine Spannung comprimirt, welche eine höhere Temperatur bedingt, als die des Cylinders, so wird bei fortgesetzter Compression dem Dampfe vom Cylinder Wärme entzogen und in Folge dessen eine continuirliche Condensation des Dampfes stattfinden. Es bestätigt sich diese Anschauung, wenn man aus den Diagrammen die Dampfmengen berechnet, welche zu Anfang und zu Ende der Compression im Cylinder enthalten waren. So berechnete sich z. B. aus einem Diagramme, analog der schon bei der Expansion befolgten Methode, vor dem Kolben:

Dampfmenge zu Anfang der Compression . . . . . $0{,}_{04067}$ Pfund
Dampfmenge zu Ende der Compression (im schädlichen Raume) . . . . . $0{,}_{02414}$ „
Differenz . . . . . $0{,}_{01653}$ „

Es sind also während der Compression 40 % des Compressionsdampfes condensirt worden.

Aus demselben Diagramme hinter dem Kolben berechnet sich eine Condensation von 23 %.

Aus zwei anderen Diagrammen ergab sich eine Condensation von respective 43 % und 19 %.

Als Mittel für die Compressionen von 18 und 35 % des Kolbenhubes hat sich eine Condensation von 21 und 42 % ergeben. Daraus folgt, dass bei langen Compressionen viel mehr Dampf condensirt wird, als bei kurzen, was dadurch zu erklären ist, dass die Differenzen zwischen der Temperatur des comprimirten Dampfes und der des Cylinders mit der Compression zugleich abnehmen. — Die in folgender Tabelle enthaltenen Beobachtungen entsprechen unter übrigens gleichen Umständen einer Geschwindigkeit von 4 Meilen.

No.	Kesseldruck in Pfunden	Höchste Compression in Pfunden	Höchste Compression in % des Kesseldrucks
	Füllung 76 %, Compression 12 %		
2	70	19,5	28
5	60	20,0	33
8	50	14,0	28
	Füllung 76 %, Compression 17 %		
14	70	30,1	43
17	60	27,0	45
19	50	21,5	43
	Füllung 76 %, Compression 25 %		
21	70	40,0	57
25	60	40,5	67
28	50	34,5	69
	Füllung 31 %, Compression 25 %		
99	77	38,5	55
102	60	38,5	64
105	50	35,0	70

Aus diesen Zahlen sowie auch aus den übrigen Diagrammen geht hervor, dass zwar die Compression mit dem Kesseldrucke zugleich abnimmt, dass dieselbe jedoch bei niederem Kesseldrucke verhältnissmässig höher ist, als bei hohem.

Die Geschwindigkeit hat einen nur sehr geringen Einfluss auf die Compression, und zwar wächst dieselbe von 2 bis 6 Meilen nur um wenige Pfunde Druck.

Um den Einfluss der Länge der Compressionsperiode auf die Spannung des comprimirten Dampfes übersehen zu können, sind in

der folgenden Tabelle mehrere Resultate aus Diagrammen zusammengestellt, welche sich auf einen Kesseldruck von 70 Pfund und auf ca. 4 Meilen Geschwindigkeit beziehen.

Um die Abhängigkeit von der Compressionsperiode allgemein darzustellen, ist das Compressionsverhältniss angegeben, d. h. das Verhältniss des ganzen Cylinders, sammt schädlichem Raume beim Beginn der Compression, zum schädlichen Raume.

No.	Periode der Compression in % des Hubes	Compressionsverhältniss	Höchste Compression in Pfunden	Höchste Compression in % des Kesseldrucks
31	11	2,6 : 1	15,5	22
66	16	3,2 : 1	31,5	45
90	20	4,0 : 1	39,0	55
21	25	4,5 : 1	40,0	56
48	38	6,4 : 1	62,0	58

Es zeigen diese Zahlen ebenso wie die Resultate der übrigen Diagramme den auffallenden Nachtheil langer Compressionen.

Bemerkungen über die öconomische Leistung der Maschine.

Als Vergleichsbasis zur Beurtheilung der Nutzleistung der Maschine ist hier der Dampfverbrauch angenommen, weil der Verbrauch an Brennmaterial von zu vielen Nebenumständen, die kein richtiges Urtheil über die Maschine selbst zulassen, abhängig ist. Es liegt allerdings auch in dem Zugrundelegen des Dampfverbrauchs eine kleine Unrichtigkeit, da zur Verdampfung einer bestimmten Menge Wasser oder zur Erzeugung einer bestimmten Menge Dampf um so mehr Brennmaterial erforderlich, je höher die Spannung des Dampfes ist. Da jedoch für die Grenzen von 1 bis 8 Atmosphären Spannung dieser Unterschied nur wenige Procent beträgt, so kann man in der Praxis für alle Fälle den Wasser- oder Dampfverbrauch als Massstab für den Verbrauch an Brennmaterial zu Grunde legen. Eine Vergleichung der betreffenden Zahlen in der Tabelle lässt als die Bedingungen für eine gute öconomische Leistung folgende erkennen:

1) Hoher Kesseldruck.
2) Kleine Füllung.
3) Kleine Compression.
4) Kleine Geschwindigkeit.

Ueber die Wichtigkeit dieser Grundsätze und über ihre Grenzen lassen sich aus den Versuchen folgende Betrachtungen ziehen.

1. Kesseldruck. Wenn man sowohl den positiven Druck des Dampfes im Cylinder, als auch den Gegendruck während der Compression, als constanten Druck reducirt auf den ganzen Kolbenhub, darstellt, so erhellt, dass die Leistung des Dampfes der Differenz der beiden Spannungen direct proportional ist. Es folgt nun aus der Betrachtung der aufgenommenen Diagramme, dass der gesammte Gegendruck auf den Kolben unter gleichen Verhältnissen, namentlich bei gleicher Geschwindigkeit und Compression beinahe immer denselben Werth erreicht, und zwar practisch ganz unabhängig von der Spannung des admittirten Dampfes. Daraus folgt, dass der wirklich nutzbare Druck nicht nur direct mit dem Admissionsdrucke zunimmt, sondern in noch günstigerem Verhältnisse. Der Dampfverbrauch dagegen nimmt mit dem Admissionsdrucke nur in dem Verhältnisse zu, als die Dichte des Dampfes zunimmt, d. h. nicht ganz im einfachen Verhältnisse. Es wird also die relative Leistung grösser oder der relative Dampfverbrauch kleiner, in dem Masse als die Spannung des Admissionsdampfes grösser wird.

Die in folgender Tabelle zusammengestellten, aus den Versuchen entnommenen Beispiele geben eine Uebersicht über die Grösse dieses Vortheiles und beziehen sich auf gleiche Verhältnisse, sowie auf eine Geschwindigkeit von circa 4 Meilen.

No.	Kesseldruck in Pfunden	Druck im Schieberkasten in Pfunden	Wirksamer Druck auf den Kolbenhub reducirt in Pfunden	Nutzbarer Druck auf den Kolbenhub reducirt in Pfunden	Nutzbarer Druck auf den Kolbenhub reducirt in % des wirksamen Drucks	Dampfverbrauch per Pferdekraft und Stunde in Pfunden
			Füllung 76 %, Compression 12 %			
2	70	24,5	20,2	17,0	84	39,4
5	60	21,0	16,8	14,0	83	42,9
8	50	17,5	12,5	9,6	77	53,3
11	40	11,0	9,1	6,1	67	68,1
			Füllung 64 %, Compression 26 %			
40	70	40,0	29,7	22,2	75	34,3
43	60	30,0	21,0	14,7	70	39,0
46	50	27,5	17,6	11,1	63	47,2
			Füllung 45 %, Compression 17 %			
66	70	40,0	26,1	20,4	82	27,5
70	60	33,0	21,3	17,0	79	31,2
73	50	27,5	19,1	14,8	76	33,2
			Füllung 31 %, Compression 25 %			
100	70	60,0	24,7	18,6	76	21,4
102	60	52,5	22,0	15,4	70	30,2
106	50	45,0	18,8	12,0	64	31,2

2. Füllung. Aus den Diagrammen hat sich gezeigt, dass ein grosser Mehrgewinn an wirksamem Druck durch die Ausnutzung der Expansionswirkung des Dampfes entsteht, und zwar kommt dieser Mehrgewinn bei grossen Erpansionen selbst dem ganzen von der Füllung herrührenden Druck gleich. Da nun ferner der Gegendruck unter gleichen Verhältnissen gleich bleibt, während der Dampfverbrauch mit der Füllung zugleich und zwar in directem Verhältnisse abnimmt, so lässt sich von vornherein beurtheilen, dass und in welchem Grade die Nutzleistung des Dampfes durch die Expansion erhöht wird. Andererseits dagegen hebt bei kleinen Füllungen der Gegendruck einen verhältnissmässig grösseren Theil des wirksamen Drucks auf, es hat also eine kleine Füllung denselben Nachtheil, der von einem niederen Admissionsdrucke nachgewiesen ist. Es hat sich in der That auch ergeben, dass bei gleichem Admissions- und Gegendrucke für die Expansion eine Grenze besteht, über welche hinaus die Nutzleistung wieder ungünstiger wird.

Beispielsweise folgen einige Versuche, welche sich auf eine Geschwindigkeit von 4 Meilen, auf eine je gleiche Compression und auf gleichen Druck im Schieberkasten beziehen.

No.	Mittlere Füllung in %	Wirksamer Druck in Pfunden	Nutzbarer Druck in Pfunden	Nutzbarer Druck in % des wirksamen Drucks	Absolute Leistung in Pferdekraft	Dampfverbrauch per Stunde und Pferdekraft in Pfunden
			Druck im Schieberkasten 25 Pfund, Compression 12 %			
2	76	20,2	17,0	85	142	39,4
32	66	17,4	14,6	83	120	36,7
			Druck im Schieberkasten 30 Pfund, Compression 17 %			
14	76	24,7	19,3	78	127	38,8
64	49	15,8	11,4	72	94	37,1
70	44	21,3	17,0	78	134	31,2
			Druck im Schieberkasten 40 Pfund, Compression 25 %			
40	64	29,7	22,1	76	175	34,3
97	35	15,8	11,2	70	85	30,1
106	31	18,8	11,9	64	99	31,6

Aus den Zahlen ergiebt sich, dass der relative Dampfverbrauch mit der Füllung zugleich abnimmt; jedoch ist der Gewinn nicht so gross als der, welcher durch Vergrösserung des Admissionsdruckes entsteht.

Als die Grenze einer rationellen Expansion muss den Versuchen nach eine Füllung von 35 % angesehen werden, wobei jedoch zu bedenken ist, dass gleiche Compression und also auch gleicher Gegendruck vorausgesetzt wurde, während bei der Stephenson'schen Steuerung einer kleinen Füllung stets auch eine grössere Compression entspricht. Es muss demnach eine Füllung von 35 Procent schon als ein Extrem bezeichnet werden. Bei den Versuchen mit einer inneren Deckung = 0 hat sich die Grenze für die beste Nutzleistung zwischen 35 und 49 % liegend herausgestellt, und könnte in runder Zahl eine Füllung von 40 % als solche aufgestellt werden.

Handelt es sich nun darum, mit einer Maschine eine bestimmte verhältnissmässig kleine Leistung hervorzubringen, und bei 40 % Füllung schon eine zu grosse Leistung erreicht wird, so entsteht die Frage, ob es vortheilhafter sei, weiter zu expandiren, oder durch Schliessen des Regulators einen geringeren Admissionsdruck zu erzielen.

Zur Beurtheilung dieser Frage sind in der folgenden Tabelle einige Versuche zusammengestellt, welche sich auf gleiche Leistung und gleichen Kesseldruck, auf 4 Meilen Geschwindigkeit und sonst gleiche Verhältnisse beziehen.

No.	Füllung in %	Druck im Schieberkasten in Pfunden	Druck im Schieberkasten in % des Kesseldrucks	Dampfverbrauch per Stunde und Pferdekraft in Pfunden
		Kesseldruck 70 Pfd., Leistung 130 Pferdekraft.		
14	76	30,0	43	38,8
57	49	50,0	71	31,4
90	35	62,5	90	26,4
99	31	65,2	93	21,4
		Kesseldruck 60 Pfd., Leistung 100 Pferdekraft.		
24 u. 25	76	30,3	50	43,5
43	64	30,0	50	39,0
76	48	45,0	75	37,2
102	31	52,5	87	27,4

Es folgt aus diesen Versuchen sowie auch aus den übrigen, dass für eine gegebene Maschine und bestimmte Leistung die grösstmöglichste Expansion die vortheilhafteste ist. Auch geht aus der Gleichförmigkeit der Reihen hervor, dass in dem Falle von einer Grenze der Expansion in Bezug auf die Nutzleistung keine Rede sein kann.

3. Compression. Oberflächlich beurtheilt, müsste der Compression überhaupt jeder Einfluss auf die Nutzleistung der Maschine abgesprochen werden; denn man könnte sagen, dass der comprimirte Dampf jene Arbeit, welche zu seiner Compression aufgewendet ist, durch die Expansion wieder zurückgiebt. Indessen ist schon oben gezeigt, dass sowohl während der Compression als auch während der Expansion Dampf condensirt wird, so dass bei Vergleichung der auf-

gewendeten und wiedergewonnenen Arbeit ein Verlust entsteht, welcher um so grösser sein wird, je grösser die Compression selbst war. Ein anderer Verlust entsteht dadurch, dass der comprimirte Dampf in der Regel nicht zwischen den Grenzen expandirt, zwischen welchen die Compression stattfand. Dieser Verlust wird um so grösser, je grösser die Compressionsperiode ist.

Hohe Compressionen erzeugen ferner während der Füllung nachtheilige Schwankungen, welche den mittleren Füllungsdruck herunterziehen. Nach alle dem lässt sich der schädliche Einfluss der Compression nicht bezweifeln, und es sind zur Beurtheilung desselben die folgenden Versuchsresultate zusammengestellt, welche sich auf eine Geschwindigkeit von 4 Meilen und, mit Ausnahme der Compressionsperioden, auf sonst gleiche Verhältnisse, besonders auf gleiche Füllung, gleichen Kessel- und Admissionsdruck beziehen.

No. für Pfunde			Compression in % des Hubes	Dampfverbrauch pr. Stunde und Pferdekraft bei einem Kesseldruck in Pfunden		
70	60	50		70	60	50
Mittlere Füllung 76 %						
2	5	8	12	39,4	42,9	53,3
—	17	—	17	—	45,5	—
21	25	28	25	46,9	57,7	58,8
Mittlere Füllung 64 %						
31	34	37	12	32,4	36,4	38,4
40	43	46	26	33,1	39,0	47,0
48	52	55	38	55,9	59,8	77,9
Mittlere Füllung 48 %						
—	60	64	17	—	30,0	37,0
—	75	78	27	—	45,6	47,8

Die nachtheilige Wirkung der Compression ist den Zahlen der Tabelle nach viel grösser, als man bisher angenommen hat, indem durch eine Compression zwischen den Grenzen von 12—30 % Kolbenhub die Nutzleistung des Dampfes um 20—40 % heruntergebracht wird, und man muss daher bei der Stephenson'schen Coulissensteuerung durch Verminderung der inneren Deckung und Vergrösserung des Schieberweges die Compression möglichst zu vermindern suchen.

4. Geschwindigkeit. Aus den Versuchen hat sich gefunden, dass bei gleichem Kesseldrucke, gleicher Regulatoröffnung und sonst gleichen Verhältnissen mit der Geschwindigkeit auch der Dampfverbrauch zunimmt, und ist dies in zwei Ursachen begründet. Einerseits wächst nämlich zwischen grossen Grenzen der Geschwindigkeit auch der Gegendruck, und es wird dadurch der nutzbare Druck, also auch die Nutzleistung vermindert; andrerseits und zwar hauptsächlich ist es aber der durch eine grössere Geschwindigkeit gesteigerte totale Dampfverbrauch, welcher den Druck im Schieberkasten vermindert, und daher auch die Nutzleistung. Es hat also die Geschwindigkeit auf die Nutzleistung fast denselben Einfluss, wie ein verminderter Admissionsdruck, und es leuchtet ein, dass man bei verschiedenen Geschwindigkeiten durch entsprechende Stellung des Regulators denselben öconomischen Effect erreichen kann, wenn nur die Verdampfungsfähigkeit des Kessels eine genügende ist.

Es hat sich in der That auch für solche Fälle, welche gleichen Admissionsdruck besitzen, für die höheren Geschwindigkeiten ein Mehrverbrauch an Dampf von nur höchstens 10 Procent gezeigt. Da dieser Mehrverbrauch vom Gegendruck herrührt, so wird derselbe in einzelnen Fällen lediglich von den mehr oder weniger günstigen Ausströmungsöffnungen abhängen, und es lässt sich hieraus zugleich auf den nachtheiligen Einfluss eines geschlossenen Blasrohres bei grossen Geschwindigkeiten schliessen. Soll demnach die Verdampfungsfähigkeit des Kessels oder die Grösse desselben nicht übertrieben werden, so ist es gut, die Verhältnisse so zu wählen, dass eine mittlere Kolbengeschwindigkeit von 500 Fuss per Minute nicht überschritten wird.

Aus den bisherigen Bemerkungen liessen sich einige allgemeine Anhaltspunkte zur Erreichung einer guten öconomischen Leistung bei Locomotiven aufstellen. Es erscheint jedoch nicht zweckmässig, die complicirten und vielfach verschiedenen Verhältnisse einer Locomotive in Regeln zu zwängen, welche durch andere practische Rücksichten ebenso viele Ausnahmen erleiden würden. In Bezug jedoch auf die Steuerung liessen sich folgende Grundzüge angeben:

1) Innere Deckung = 0.

2) Schieberweg, Voreilungswinkel und äussere Deckung sind derart zu combiniren, dass für eine Füllung von 40 % das äussere lineare Voreilen 3‴ Schieberweg und das innere Voreilen 15 % Kolbenweg im Maximum betragen.

3) Setzt man eine freie Einströmungsöffnung von $^1/_{15}$ bis $^1/_{20}$ Kolbenfläche voraus, und ist p der Dampfdruck im Schieberkasten, so beträgt der von der Füllung herrührende Druck, auf den Kolbenlauf reducirt, nahe $0{,}_4$ p. Bei einer Füllung von 40 % beträgt aber die Expansionsleistung circa 50—60 % von jener der Füllung; es beläuft sich somit der ganze auf den Kolbenlauf reducirte positive Druck nahe $0{,}_6$ p.

Betrachtet man noch den für diese Verhältnisse beobachteten Gegendruck von 6—10 Pfund per Quadratzoll als für outside Maschinen allgemein geltend, so lässt sich der wirklich nutzbare Druck während des ganzen Kolbenlaufs mit $0{,}_6$ p — 10 Pfund per Quadratzoll berechnen.

Man kann hierbei bei genügender Regulatoröffnung den Admissionsdruck p um 10—20 % niedriger als den Kesseldruck veranschlagen. Der Dampfverbrauch wird sich unter diesen Verhältnissen mindestens auf 20 Pfund per Stunde und Pferdekraft stellen.

(Zeitschrift des österr. Ing.-Vereins.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Preussen. Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen. Die Seitens der Preussischen Staatsregierung hierfür verausgabten Kosten geben ein Bild von der Thätigkeit des Staates auf diesem Gebiete. Wir theilen darüber die nachfolgende Zusammenstellung mit. Es sind verausgabt worden im Jahre 1859: für Dirlingen-Herford (Jahde-Bahn) 2000 Thlr. 22 Sgr. 4 Pf., für Erfurt-Langensalza 2777 Thlr. 9 Pf., für die Schlesische Gebirgsbahn 31 Thlr., für Königsberg-Pillau 514 Thlr. 1 Sgr. 10 Pf., für Altenbeken-Holzminden 18,342 Thlr. 19 Sgr. 5 Pf., für Angermünde-Stralsund 8990 Thlr. 4 Sgr. 11 Pf., Kosten für die Behufs Benutzung bei den Vorarbeiten angefertigte Karte vom Preussischen Staate 4533 Thlr. 20 Sgr. 4 Pf., Summa 37,189 Thlr. 9 Sgr. 7 Pf.; im Jahre 1860: für Siegen-Marburg 21,740 Thlr. 10 Sgr. 4 Pf., für Angermünde-Stralsund 16,119 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf., für Küstrin-Altdamm 6 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf., für die Behufs Benutzung bei den Vorarbeiten angefertigte Karte vom Preussischen Staate 1535 Thlr. 15 Sgr., Summa 39,401 Thlr. 10 Sgr. 4 Pf.; im Jahre 1861: für Königsberg-Pillau 2855 Thlr. 22 Sgr. 4 Pf., für Trier-Coblenz 3598 Thlr. 3 Sgr. 1 Pf., für die Schlesische Gebirgsbahn 10,000 Thlr., für Stralsund-Dammgarten-Rostock 818 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf. Ueberhaupt sind demnach von 1859 bis incl. 1861 für derartige Vorarbeiten 93,862 Thlr. 28 Sgr. 10 Pf., mithin im Jahresdurchschnitt 31,287 Thlr. 19 Sgr. 7 Pf. aus Staatsmitteln verwendet. Im Laufe des Jahres 1862 sind angefertigt, resp. in der Anfertigung begriffen, die Vorarbeiten für folgende Eisenbahn-Projecte: Köslin-Stolp-Danzig, Berlin-Küstrin, Danzig-Neufahrwasser, Königsberg-Pillau, Schlesische Gebirgsbahn, Stettin-Swinemünde, Stralsund-Rostock, Halle-Nordhausen-Cassel, Erfurt-Salzschacht und Rheine-Enschede.

Rheinische Eisenbahn. (Vorarbeiten). Nach der „Westf. Ztg.“ hat sich die Rheinische Eisenbahn-Direction bereit erklärt, bei Vorstreckung der Kosten, die Vorarbeiten für die Strecke Essen-Bremen zu übernehmen und haben sich bereits Comité's in den Städten welche durch die Bahn berührt werden, gebildet, welche sich die Aufgabe gestellt haben, dieses wichtige Unternehmen in der Ausführung zu sichern.

Badische Eisenbahnen. (Vervollständigung der Schienenwege des Grossherzogthums). Carlsruhe, 28. Juli. Das „Regierungsblatt“ enthält das Gesetz, die Vervollständigung der Schienenwege des Grossherzogthums betreffend. Dasselbe enthält folgende Bestimmungen: Die Eisenbahn von Heidelberg in der Richtung nach Würzburg, welche vorläufig von Heidelberg bis Mosbach auf Staatskosten gebaut wird, soll von Mosbach über Gerlachsheim bis zur Landesgrenze auf Kosten des Staats fortgesetzt werden. Die Regierung wird ermächtigt, eine von Neckarelz an die Badisch-Württembergische Landesgrenze gehende Eisenbahn zum Anschluss an die von Seiten Württembergs von Heilbronn aus in Aussicht genommene Bahn auf Staatskosten herzustellen. Die Regierung wird ermächtigt, in der Richtung über Stockach und Messkirch eine Eisenbahn auf Staatskosten mit einer auf die obere Rheinthalbahn einmündenden Abzweigung zu erbauen. Von der nach dem Gesetze vom 7. Mai 1858, Art. 5, bezeichneten Bahn soll die Strecke von Donaueschingen bis gegen Engen sogleich in Angriff genommen werden. Von da aus kann mit der Fortsetzung der Bahn begonnen werden, sobald durch die noch vorzunehmenden Untersuchungen die Zugsrichtung festgestellt sein wird, durch welche die Verbindung dieser Bahn mit der obern Rheinthalbahn und ihrer Abzweigung gegen Messkirch hergestellt werden soll. Die Grossherzogl. Regierung wird ermächtigt, zur Verbindung der Donaueschingen-Villinger Bahn mit der Oberneckarthalbahn eine Eisenbahn von Villingen bis zur Landesgrenze gegen Rottweil auf Staatskosten zu bauen, wenn wegen des Anschlusses ein Uebereinkommen mit der Kgl. Württembergischen Regierung zu Stande gekommen sein wird. In diesem Fall kann auch mit den Bauarbeiten an der Strecke von Villingen nach Donaueschingen sogleich begonnen werden. Zur Verbindung der oberen Rheinthalbahn und ihrer Abzweigung gegen Messkirch, sowie der nach Donaueschingen führenden Bahn mit Offenburg soll eine Eisenbahn

auf Staatskosten hergestellt werden, wenn die anzustellenden umfassenden technischen Untersuchungen den Nachweis liefern, dass eine allen Erfordernissen des Betriebs entsprechende Zugsrichtung gefunden werden kann.

Eisenbahn-Betrieb.

ϕ Die Normalbesoldungen der Beamten bei den Staats-Eisenbahnen in Preussen.

No.	Die Normal-Besoldungen betragen	Maximum Thlr.	Minimum Thlr.	Im Durchschnitt Thlr.
1	Für Betriebs-Inspectoren	1,500	1,000	1,250
2	„ Eisenbahn-Baumeister	800	600	700
3	„ Maschinenmeister	1,200	800	1,000
4	„ Bahn-Controleure	1,000	600	800
5	„ Hauptcassen-Rendanten	1,200	800	1,000
6	„ Buchhalter und Cassirer der Haupt-Casse	800	500	650
7	„ Cassen-Assistenten (seither Cassenschreiber)	400	250	325
8	„ Werkstätten-Vorsteher und Werkmeister	700	400	550
9	„ Expedienten und Calculatoren (hierzu gehören auch die Vorsteher der Central-Bureaux, Plankammer-Verwalter und Buchhalter der Central-Materialien-Verwaltungen	900	500	700
10	„ Registratoren und Journalisten in den Bureaux der Direction	700	400	550
11	„ Canzlisten, Bauschreiber, Zeichner und Telegraphenschreiber	500	250	375
12	„ Telegraphen-Inspectoren	900	600	750
13	„ Stations-Vorsteher I. Classe	700	500	600
14	„ „ „ II. „	500	400	450
15	„ Stations-Aufseher	400	300	350
16	„ Stations-Assistenten	400	300	350
17	„ Güter-Expedienten	650	350	500
18	„ Stations-Cassen-Rendanten und Einnehmer	600	350	475
19	„ Materialien-Verwalter I. Classe mit Werkstätten-Verwaltung	700	500	600
20	„ Materialien-Verwalter II. Classe ohne Werkstätten-Verwaltung	500	300	400
21	„ Gepäck-Expedienten	400	300	350
22	„ Billet-Drucker, Magazin-Aufseher	300	250	275
23	„ Lademeister, Wiegemeister, Bodenmeister	300	200	250
24	„ Bahnmeister	400	300	350
25	„ Telegraphen-Aufseher	350	300	325
26	„ Telegraphisten	350	250	300
27	„ Werkstätten-Buchhalter (Werkstätten-Rechnungsführer), ingleichen Expedienten, Calculatoren, Registratoren und Journalisten in anderen Bureaux, als denen der Direction	550	400	475
28	„ Locomotivführer	500	300	400
29	„ Zugführer	350	250	300
30	„ Packmeister	300	250	275
31	„ Wagenmeister	350	250	300
32	„ Cassendiener	300	200	250
33	„ Bureauxdiener, Perrondiener, Portiers etc.	300	150	225
34	„ Weichensteller	250	150	200
35	„ Schaffner	250	200	225
36	„ Bremser und Schmierer	250	180	215
37	„ Bahnwärter	200	150	175
38	„ Heizer	300	200	250
39	„ Nachtwächter	180	120	150

Personengeldsätze auf den Preussischen Eisenbahnen. Die Personengeldsätze pro Person und Meile betragen: auf den Staatsbahnen: für die Schnellzüge: I. Classe $6^1/_2$ Sgr., II. Cl. 5 Sgr.; für die Personenzüge: I. Cl. 6 Sgr., II. Cl. $4^1/_2$ Sgr., III. Cl. 3 Sgr. und IV. Cl. $1^1/_2$ Sgr.; auf den Privatbahnen, sofern dieselben unter Staatsverwaltung stehen, die gleichen Sätze wie auf den Staatsbahnen; auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn: für die Courierzüge: I. Cl. $7^1/_2$ Sgr., II. Cl. 5 Sgr.; für die Schnellzüge: I. Cl. $7^1/_2$ Sgr., II. Cl. 5 Sgr., III. Cl. $3^3/_4$ Sgr., für die Personenzüge: I. Cl. 6 Sgr., II. Cl. $4^1/_2$ Sgr. und III. Cl. 3 Sgr.; auf der Cöln-Mindener Bahn die gleichen Sätze wie auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, ausserdem in den Personenzügen IV. Cl. zu $1^1/_2$ Sgr.; auf der Berlin-Anhalter Bahn: für die Schnellzüge: I. Cl. $8^1/_2$ Sgr., II. Cl. 5 bis $5^1/_2$ Sgr., III. Cl. $3^3/_4$ bis 4 Sgr.; für die Personenzüge: I. Cl. $6^1/_2$ bis $7^1/_2$ Sgr., II. Cl. $4^1/_2$ bis 5 Sgr., III. Cl. $3^1/_2$ bis $3^3/_4$ Sgr.; auf der Berlin-Stettiner Bahn: I. Cl. $6^2/_3$ bis $6^3/_4$ Sgr., II. Cl. 5 Sgr., III. Cl. $3^1/_3$ Sgr.; auf der Berlin-Hamburger Bahn: für Courierzüge: I. Cl. $7^9/_{10}$ Sgr., II. Cl. $5^1/_2$ Sgr.; für die Personenzüge: I. Cl. 5, 9 Sgr., II. Cl. 4 bis $4^1/_2$ Sgr., III. Cl. $3^1/_3$ Sgr.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. (Einführung der vierten Classe). Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn wird vom 15. d. M. ab auch in vierter Classe Personen befördern.

Tharandt-Freiberger Eisenbahn. Die Bau- und die Kosten für Anschaffung der Betriebsmittel der nach Mittheilung unsrer letzten Nummer S. 638 am 11. August zu eröffnenden Tharandt-Freiberger Eisenbahn betragen $3^1/_2$ Mill. Thlr. und die Bahn stellt sich somit als eine der theuersten in Deutschland dar. Ihre Länge beträgt 46205 Dresdener Ellen oder $3^1/_2$ Sächs. Meilen; sie ist also um ein Viertel länger als die nur $2^4/_5$ Meilen lange Chaussée zwischen den beiden Endpuncten. Die Bahn steigt von Tharandt bis Freiberg um 360 Ellen, durchschnittlich in dem Verhältnisse wie 1: 48, an drei Puncten wie 1: 40, welches letztere Verhältniss dem der sogenannten Schiefen Ebene auf der Bahn zwischen Hof und Culmbach entsprechen würde. Beim Bau des Bahnkörpers waren 6,786,000 Cubik-Ellen Bodenmasse zu bewegen. Der durch eine Felsenmasse des Weiseritzthals führende Tunnel ist 210 Ellen lang und wegen mangelnder Festigkeit des Gebirges fast ganz ausgemauert.

Cöln-Mindener Eisenbahn. (Ergebnisse der IV. Wagenclasse in 1861.) Bemerkenswerth ist der Gegensatz zwischen dem Verhalten der IV. Classe und dem der drei höheren Wagenclassen durch seine Beständigkeit, indem während der letzten vier Jahre der Zunahme der einen die Abnahme der anderen Classen regelmässig gegenüberstand. Die bezüglichen Ergebnisse der beiden Classenkategorien, in den Differenzen der Personenmeilen gegen das betreffende Vorjahr ausgedrückt, stellen sich effectiv wie folgt:

	für die IV. Classe:	für die drei höheren Classen:
in 1858:	+ 122,241	— 272,612 Personenmeilen,
in 1859:	+ 154,698	— 340,364 „
in 1860:	— 530,336	+ 487,694 „
in 1861:	+ 153,390	— 116,306 „

Diese auffällige Constanz der correspondirenden Zu- und Abnahmen möchten auf eine intensivere und nähere Causalverbindung zwischen den Fluctuationen der IV. und der höheren Classen schliessen lassen, als eine solche in Wirklichkeit besteht, da gerade diejenigen der höheren Classen, für welche allein eine Wechselbeziehung mit der IV. Classe angenommen werden kann, die III. Classe des Binnenverkehrs, sich in den gedachten Jahren entschieden stationär verhalten hat. So weit indessen eine derartige ursächliche Beziehung vorhanden ist, wird dieselbe, wie aus der gleichartigen Tendenz der Jahre 1858, 1859 und 1861 und der entgegengesetzten des Jahres 1860 hervorgeht, wohl in den Witterungsverhältnissen zu finden sein, die immerhin einen theilweisen Frequenzaustausch zwischen der III. und der IV. Wagenclasse bewirkt haben mögen. Was dagegen sich mit besonderer Schärfe in jenen eigenthümlichen Zahlen ausprägt, ist die Thatsache, dass die Personenbewegung in der IV. Wagenclasse von wesentlich anderen Bedingungen beherrscht wird, als die der übrigen Classen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. (Geschäftsbericht). Aus dem uns übersendeten Jahresberichte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn entnehmen wir folgende Hauptmomente:

Die Betriebsstrecke dieser Bahn wurde im Laufe des vergangenen Geschäftsjahres um die Strecke von Altena bis Siegen, also ungefähr um 10 Meilen verlängert, so dass am Schlusse des vergangenen Jahres die im Betriebe befindliche Bahn $35^1/_4$ Meilen lang war.

Die Personenfrequenz betrug im vergangenen Jahre 2,329,464 Personen, wofür die einzelnen Bahnstrecken folgende Einnahmen erzielten:

Die Strecke Düsseldorf-Dortmund 399,006 Thlr. gegen 368,988 Thlr. in 1860, die Strecke Dortmund-Soest 83,625 Thlr. gegen 73,426 Thlr. in 1860, die Ruhr-Sieg-Bahn 67,012 Thlr., die Witten-Duisburger Bahn 14,390 Thlr.

Die Nebeneinnahmen des Personenverkehrs für Gepäck, Hunde u. s. w. beliefen sich auf 7900 Thlr. Für die Meile Bahn betrug die Einnahme der älteren Bahnstrecken, welche seit längeren Jahren vollständig im Betriebe sind, aus dem Personen- und Gepäckverkehr für die Strecke Düsseldorf-Dortmund 35,436 Thlr., Dortmund-Soest 11,680 Thlr.

Der durchgehende Verkehr war in der Frequenz und Einnahme nur mässig, nämlich mit $5_{,02}$ % der Frequenz, mit $12_{,3}$ % der Einnahme betheiligt, der Rest der Frequenz und Einnahme gehört dem inneren Verkehre an, welcher die Bergisch-Märkische Bahn hauptsächlich alimentirt. Die Gesammtmasse des Güterverkehrs belief sich auf 41,030,631 Centner, wofür eine Einnahme erzielt wurde von 1,656,296 Thlr., also für den Centner 1 Sgr. $2_{,58}$ Pf.

Auf die einzelnen Bahnstrecken, für sich gerechnet, betrug die Frequenz:

1) auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund 33,446,424 Centner gegen 28,591,894 Ctr. in 1860;
2) auf der Strecke Dortmund-Soest 10,095,508 Ctr. gegen 8,304,758 Ctr. in 1860;

An Kohlen und Coaks wurden transportirt im Ganzen 21,632,329 Ctr. und auf den einzelnen Strecken:

1) Düsseldorf-Dortmund 19,048,860 Ctr. gegen 15,239,880 Ctr. in 1860, also mehr: 3,808,980 Ctr. oder 25 %.
2) Dortmund-Soest 5,447,846 Ctr. gegen 4,391,270 Ctr. in 1860, also mehr: 1,056,576 Ctr. oder 24 %.

No. des Diagrammes	Druck im Kessel Wiener Pfund	Geschwindigkeit in Umdrehung per Minute	Druck im Schieberkasten	Höchster Druck im Cylinder		Mittlerer Druck im Cylinder während der Füllung		Mittlerer Druck im Cylinder während des ganzen Hubes		Gegendruck vor Beginn der Compression		Druck im Blasrohr	Höchste Compression		Mittlerer Gegendruck während des Hubes		Resultirender nutzbarer Druck während des Hubes		Leistung in Pferdekräften	Dampfverbrauch beider Cylinder		
				vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten		vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten		per Umdrehung	per Minute	per Pferdekraft und Stunde
			Wiener Pfund pro Quadrat-Zoll.																	Wiener Pfund.		
Tab. I. Mittlere Füllung 76%; mittlere Compression 11,8%																						
1	70	78	40,5	35,0	41,0	35,0	38,0	34,2	34,7	2,0	2,0	0,60	23,0	19,0	3,5	2,4	30,7	32,3	135,2	0,8636	67,65	30,0
2		150	24,5	22,0	23,5	21,8	22,7	20,7	19,7	2,0	2,0	0,60	20,0	19,0	3,5	2,4	16,8	17,3	142,4	0,6232	93,48	39,4
3		174	23,0	20,0	21,0	19,4	20,1	17,8	17,9	2,5	2,5	0,60	22,0	19,0	3,5	2,8	14,3	15,1	140,8	0,5770	100,47	42,8
4	60	120	29,0	22,5	26,0	22,0	26,0	21,3	22,6	2,0	2,0	0,56	21,0	18,0	3,0	2,4	18,3	20,2	127,1	0,6490	77,88	36,8
5		150	21,0	19,0	21,0	18,2	19,0	17,1	16,5	1,5	2,0	0,56	22,0	18,0	3,0	2,4	14,1	14,1	116,3	0,5555	83,32	42,9
6		180	20,0	18,0	19,0	17,2	18,3	15,9	16,1	1,5	2,0	0,52	23,0	18,0	3,0	2,4	12,9	13,7	131,8	0,5360	96,48	43,9
7	50	126	19,0	15,0	17,0	14,2	16,1	13,3	13,8	1,5	1,5	0,40	16,0	12,0	2,6	2,1	10,7	11,7	77,7	0,5988	75,45	58,2
8		138	17,5	13,5	15,5	13,1	14,6	12,3	12,6	2,0	2,5	0,40	16,0	12,0	2,9	2,5	9,4	9,9	74,1	0,4766	65,77	53,3
9		165	15,0	14,0	—	12,6	—	12,0	—	1,5	—	0,40	17,0	—	2,9	—	9,1	—	85,4	0,4640	76,55	62,8
10	40	98	18,0	15,0	15,0	14,3	14,7	13,7	12,7	1,5	2,5	0,20	14,0	9,0	3,0	2,6	10,7	10,2	56,4	0,4948	48,49	51,6
11		150	11,0	10,0	11,0	9,3	10,6	8,7	9,5	2,0	2,0	0,36	15,0	10,0	3,1	2,6	5,6	6,9	51,6	0,4047	61,11	68,1
12		186	10,5	8,0	8,0	7,8	7,9	7,2	6,5	2,0	2,5	0,36	17,0	10,0	3,3	2,6	3,9	3,9	40,0	0,3178	59,11	88,6
Tab. II. Mittlere Füllung 76%; mittlere Compression 16,6%																						
13	70	87	37,5	40,0	36,0	39,5	37,4	38,5	33,7	3,5	3,5	0,70	33,0	25,0	5,7	3,8	32,8	29,8	150,1	0,8894	77,38	30,9
14		120	30,0	28,0	27,0	27,5	26,3	26,3	23,1	3,0	3,5	0,80	36,0	25,0	6,7	4,1	19,6	19,0	127,5	0,6878	82,54	38,8
15		168	27,0	—	21,5	—	21,0	—	18,0	—	2,5	0,90	—	25,0	—	4,2	—	13,8	125,2	0,5938	99,76	47,8
16	60	90	28,0	29,0	26,0	28,9	25,0	27,5	22,5	3,5	2,0	0,70	30,0	19,0	6,0	3,1	21,5	19,4	101,3	0,7022	63,20	37,4
17		150	23,0	23,0	19,0	21,9	18,9	21,4	16,2	4,0	1,5	0,80	34,0	20,0	6,7	2,8	15,7	13,4	116,0	0,5808	87,02	45,0
18		180	23,0	20,0	20,0	19,4	18,4	18,9	16,3	4,0	2,0	0,80	35,0	23,0	7,1	3,2	11,8	13,1	123,3	0,5494	98,89	48,1
19	50	168	18,5	18,0	15,0	17,1	14,0	16,6	12,2	4,0	2,5	1,76	32,0	11,0	6,2	3,3	10,4	8,9	89,2	0,4958	83,29	56,0
20		180	17,5	15,0	17,0	14,8	15,4	14,3	13,5	3,0	3,0	1,80	32,0	11,0	6,0	3,6	8,3	9,5	88,2	0,4874	87,73	57,9
Tab. III. Mittlere Füllung 76%; mittlere Compression 25%																						
21	70	150	27,5	28,0	25,0	23,0	23,7	21,9	21,4	2,0	3,0	0,92	46,0	34,0	8,9	6,1	13,0	15,3	116,82	0,6086	91,29	46,9
22		168	24,0	28,0	23,0	18,6	21,8	15,7	19,4	2,0	4,0	0,82	47,0	35,0	8,9	6,2	8,6	13,2	100,78	0,5526	92,83	55,3
23		174	22,5	33,0	21,0	19,6	17,7	18,5	14,9	2,5	3,5	0,96	47,0	37,0	9,2	6,9	9,3	8,0	82,84	0,5206	90,58	65,6
24	60	84	37,5	34,0	35,0	33,9	33,9	32,7	30,7	2,0	2,5	0,70	43,0	32,0	7,6	4,3	24,7	26,4	118,12	0,7780	65,35	33,2
25		156	24,0	36,0	20,0	17,0	19,3	16,0	16,5	3,0	3,0	0,76	47,0	34,0	8,4	4,5	7,6	12,0	84,10	0,5192	80,99	57,7
26		186	22,5	28,0	19,0	16,0	18,0	15,8	15,9	3,0	3,5	0,74	46,0	34,0	9,2	5,8	6,6	10,2	85,40	0,4952	92,10	64,7
27	50	120	21,0	18,0	19,0	16,7	19,0	16,4	17,4	2,5	2,5	0,54	40,0	27,0	7,8	4,4	8,6	13,0	71,30	0,5218	62,61	52,7
28		150	21,0	17,0	19,0	16,3	18,3	15,9	16,0	3,0	3,0	0,58	41,0	28,0	7,9	5,3	8,0	10,7	77,17	0,5044	75,66	58,8
29		168	21,0	17,0	17,0	15,8	16,7	15,3	14,6	2,5	3,0	0,62	42,0	30,0	8,5	5,5	7,3	9,1	73,50	0,4896	82,25	67,1
Tab. IV. Mittlere Füllung 66%; mittlere Compression 11%																						
30	70	102	32,5	33,0	30,2	32,3	28,0	30,7	22,2	2,0	2,5	0,70	17,0	14,0	3,1	2,4	27,6	19,8	133,00	0,6420	65,48	29,5
31		144	31,0	26,0	25,5	26,0	23,7	24,6	18,5	3,0	2,5	0,72	18,0	15,0	3,2	2,4	21,4	16,1	148,60	0,5570	80,34	32,4
32		150	24,0	23,0	20,0	20,8	18,6	19,9	14,9	3,0	2,5	0,70	15,0	9,0	3,2	2,4	16,7	12,5	120,50	0,4932	73,98	36,7
33	60	138	27,5	25,5	27,0	24,6	25,5	23,7	19,6	2,0	2,0	0,52	17,0	13,0	2,9	2,2	19,8	17,4	141,20	0,5604	77,33	32,8
34		144	27,5	24,0	24,0	23,1	21,9	21,0	15,6	3,0	2,0	0,54	19,0	14,0	2,9	2,3	18,1	13,3	124,40	0,5260	75,74	36,4
35		168	22,5	22,0	21,0	22,0	20,2	19,7	14,2	2,0	2,0	0,46	19,1	12,0	3,0	2,4	16,7	11,8	131,76	0,5081	85,36	38,8
36	50	96	22,5	22,0	21,5	20,6	20,4	18,8	16,4	2,0	2,0	0,35	15,0	12,0	2,6	2,6	16,2	13,8	79,25	0,4970	47,71	36,1
37		138	22,0	20,0	19,5	19,1	19,2	17,1	15,1	2,0	2,0	0,40	15,0	12,0	2,6	2,7	14,5	12,4	102,50	0,4756	65,63	38,4
38		156	20,0	17,0	18,0	17,0	17,7	15,7	13,2	2,5	2,0	0,40	16,0	15,0	3,0	2,8	12,7	10,4	99,23	0,4478	69,84	42,2
Tab. V. Mittlere Füllung 64%; mittlere Compression 26%																						
39	70	84	45,0	46,0	42,5	43,2	38,1	39,1	29,4	3,0	3,0	0,60	42,0	40,0	7,8	4,7	31,3	24,7	129,34	0,7463	62,69	29,0
40		144	40,0	45,0	35,0	41,0	32,4	36,1	23,4	3,5	2,5	0,72	43,0	39,0	8,6	6,6	27,5	16,8	175,55	0,6961	100,23	34,2
41		180	35,0	38,0	33,0	31,6	27,3	28,0	19,6	5,0	4,0	0,80	53,0	39,0	11,8	8,0	16,2	11,6	137,73	0,5816	104,68	45,6
42	60	135	32,5	32,5	28,0	27,7	25,0	25,4	18,6	2,0	2,0	0,68	44,0	33,0	8,0	4,3	17,4	14,3	118,14	0,5472	73,87	37,5
43		138	30,0	31,0	26,0	27,0	24,0	24,8	17,3	2,5	1,0	0,58	44,0	33,0	8,2	4,3	16,6	13,0	112,41	0,5302	73,17	39,0
44		162	30,0	30,0	25,0	28,5	23,8	25,7	16,7	3,0	2,0	0,66	44,0	35,0	8,3	4,3	17,4	14,4	132,80	0,5359	86,81	39,2
45	50	120	27,5	28 0	24,0	23,4	23,0	20,8	16,7	2,5	2,0	0,44	44,0	28,0	9,2	4,0	11,8	12,7	80,90	0,4990	59,88	45,4
46		147	27,5	26,0	23,0	23,3	21,2	21,0	14,3	2,5	2,5	0,54	42,0	30,0	8,9	4,1	12,1	10,2	90,20	0,4830	71,01	47,2
47		156	27,5	25,0	23,0	23,4	20,7	20,6	14,9	3,0	2,5	0,56	45,0	30,0	8,7	4,1	11,9	10,8	97,40	0,4846	75,60	46,6
Tab. VI. Mittlere Füllung 64%; mittlere Compression 38%																						
48	70	156	40,0	43,0	40,0	36,4	32,1	33,7	23,2	5,0	4,0	0,90	72,0	52,0	21,4	9,7	11,3	13,5	106,45	0,6362	99,24	55,9
49		168	40,0	37,5	40,0	34,7	30,3	30,9	21,4	5,0	3,5	0,90	73,0	53,0	21,3	9,3	9,6	12,1	100,32	0,6092	102,35	61,2
50		180	40,0	39,0	40,0	33,1	30,3	29,3	21,2	4,5	3,5	0,92	74,0	54,0	20,9	9,7	8,4	11,5	98,57	0,5954	107,17	65,2
51	60	138	40,0	48,0	36,0	34,7	31,2	31,3	21,7	4,0	3,0	0,86	73,0	50,0	18,8	8,7	12,5	13,0	96,74	0,6202	85,59	53,1
52		150	38,5	40,0	34,0	32,0	30,4	28,8	21,7	4,0	3,0	0,94	71,0	52,0	19,4	9,6	9,4	12,1	88,74	0,5892	88,38	59,8
53		162	38,5	48,0	40,0	29,0	26,0	26,0	16,9	4,5	3,5	0,84	73,0	55,0	21,9	10,5	4,1	6,4	46,80	0,5318	86,15	112,4
54	50	120	33,5	43,0	32,0	25,1	25,6	22,4	18,9	3,0	3,0	0,62	63,0	45,0	15,2	6,9	7,2	12,0	63,40	0,5104	61,25	58,0
55		132	33,5	44,0	33,0	26,6	24,9	23,4	18,0	4,5	3,5	0,70	66,0	47,0	18,2	8,9	5,2	9,1	51,94	0,5080	67,05	77,5
56		150	30,0	46,0	30,0	22,1	21,3	19,4	14,7	4,0	3,5	0,60	67,0	47,0	18,3	9,3	1,2	5,4	27,24	0,4534	68,01	150,0

No. des Diagrammes	Druck im Kessel Wiener Pfund	Geschwindigkeit in Umdrehung per Minute	Druck im Schieberkasten	Höchster Druck im Cylinder		Mittlerer Druck im Cylinder während der Füllung		Mittlerer Druck im Cylinder während des ganzen Hubes		Gegendruck vor Beginn der Compression		Druck im Blasrohr	Höchste Compression		Mittlerer Gegendruck während des Hubes		Resultirender nutzbarer Druck während des Hubes		Leistung in Pferdekräften	Dampfverbrauch beider Cylinder per Umdrehung	Dampfverbrauch beider Cylinder per Minute	Dampfverbrauch beider Cylinder per Pferdekraft und Stunde
			vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten		vorn	hinten	vorn	hinten	vorn	hinten				
			Wiener Pfund pro Quadrat-Zoll.																	Wiener Pfund.		
Tab. VII. Mittlere Füllung 49 %; mittlere Compression 16 %																						
57	70	144	50,0	40,0	43,0	36,1	35,7	28,5	18,0	2,5	2,5	0,70	43,0	29,0	7,2	4,9	21,3	13,1	136,20	0,4949	71,26	31,3
58		156	52,5	40,0	42,0	34,8	33,7	27,5	15,8	2,5	2,5	0,70	45,0	30,0	7,3	4,9	20,2	10,9	133,47	0,4740	73,94	33,2
59		186	47,5	35,0	39,0	31,2	30,8	25,0	12,4	3,0	3,0	0,70	45,0	33,0	7,3	5,9	17,7	6,5	123,83	0,4344	80,79	39,1
60	60	132	45,0	38,0	37,0	33,3	32,6	26,3	16,6	2,5	2,0	0,40	36,0	23,0	5,2	3,4	21,1	13,2	124,40	0,4722	62,33	30,0
61		151	41,5	36,0	37,0	32,6	31,6	25,6	16,2	3,0	2,5	0,46	37,0	25,0	6,0	3,4	19,6	12,9	134,13	0,4610	69,15	30,9
62		176	40,0	34,0	33,0	29,3	27,3	22,8	12,7	2,5	2,5	0,48	40,0	27,0	6,8	3,5	16,0	9,2	122,00	0,4166	73,23	36,0
63	50	132	38,0	32,0	29,0	27,9	26,6	21,7	12,6	2,5	1,5	0,36	33,0	19,0	5,5	2,4	16,2	10,2	95,90	0,4152	54,80	34,3
64		150	35,0	30,0	28,0	25,5	25,5	19,8	11,9	1,5	2,0	0,38	35,0	22,0	6,0	2,8	13,8	9,1	94,52	0,3903	58,54	37,1
65		162	32,5	28,0	27,0	24,3	23,7	18,4	11,6	3,0	2,5	0,40	37,0	22,0	6,7	3,4	11,7	8,2	89,20	0,3714	60,16	40,4
Tab. VIII. Mittlere Füllung 44,5 %; mittlere Compression 16 %																						
66	70	138	40,0	40,5	37,0	39,1	35,0	33,0	19,1	3,0	2,5	0,60	39,0	24,0	5,9	3,0	27,1	16,1	164,00	0,5446	75,15	27,5
67		150	40,0	39,0	34,0	38,1	33,1	31,9	18,1	3,0	2,0	0,64	38,0	20,0	6,0	3,2	25,9	14,9	168,40	0,5359	80,38	28,6
68		168	35,0	40,0	33,5	35,5	30,0	30,0	16,6	4,0	2,0	0,62	42,0	23,0	7,1	3,5	22,9	13,1	166,30	0,5006	84,10	30,0
69	60	126	35,0	37,0	32,0	36,5	30,5	30,4	16,4	3,0	1,5	0,42	35,0	20,0	5,5	2,6	24,9	13,8	133,80	0,5126	64,58	28,9
70		144	35,0	36,0	29,0	34,2	27,5	27,6	15,0	3,0	3,0	0,50	36,0	20,0	5,8	2,8	21,8	12,2	134,70	0,4865	70,06	31,2
71		156	32,5	36,0	28,0	33,7	26,6	26,9	14,0	3,0	2,0	0,44	36,0	23,0	6,5	3,3	20,4	10,7	133,10	0,4776	74,50	33,6
72	50	126	32,5	33,0	25,0	32,0	24,1	26,4	13,6	3,0	2,0	0,36	35,0	20,0	5,8	3,4	20,6	10,2	106,77	0,4550	57,33	32,2
73		144	27,5	34,0	25,0	30,9	24,3	25,6	12,9	3,0	1,5	0,40	34,0	19,0	5,5	3,4	20,1	9,5	117,31	0,4496	64,74	33,1
74		156	27,5	34,0	25,0	20,6	23,0	24,6	12,1	3,0	2,5	0,42	33,0	20,0	5,8	3,8	18,8	8,3	116,33	0,4430	69,10	35,6
Tab. IX. Mittlere Füllung 48 %; mittlere Compression 27,5 %																						
75	60	136	40,0	40,0	34,0	28,1	29,0	20,3	13,3	1,5	1,5	0,44	42,0	32,0	9,7	4,0	10,6	9,3	74,85	0,4184	56,90	45,6
76		162	45,0	40,0	34,0	30,7	33,3	24,4	17,2	1,5	2,5	0,40	43,0	33,0	9,4	6,6	15,0	10,6	118,58	0,4520	73,22	37,2
77		198	36,5	—	—	—	—	—	—	—	—	0,46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	50	150	34,0	33,0	30,0	26,0	27,3	19,4	12,4	2,0	2,0	0,32	40,0	31,0	8,5	5,2	10,9	7,2	74,71	0,3978	59,67	47,9
79		162	33,0	32,0	30,0	24,0	25,6	17,9	12,1	3,0	3,0	0,30	41,0	32,0	9,2	6,8	8,7	5,3	62,41	0,3752	60,78	58,6
80		180	31,0	30,0	28,0	23,6	26,3	17,7	11,9	2,5	2,5	0,32	40,0	30,2	8,7	8,7	9,0	6,2	75,30	0,3760	67,68	54,0
Tab. X. Mittlere Füllung 48 %; mittlere Compression 37,5 %																						
81	70	126	55,0	53,0	—	52,3	—	42,5	—	2,5	—	1,34	52,0	—	15,4	—	27,1	—	—	—	—	—
82		138	50,0	55,0	—	54,0	—	43,0	—	3,5	—	1,16	55,0	—	13,3	—	29,7	—	—	—	—	—
83		156	50,0	—	—	—	—	—	—	—	—	1,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
84	60	138	45,0	40,0	—	36,5	—	30,0	—	2,5	—	0,50	47,0	—	14,1	—	15,9	—	—	—	—	—
85		150	40,0	42,0	—	38,1	—	31,7	—	3,0	—	1,00	55,0	—	14,7	—	17,0	—	—	—	—	—
86		156	40,0	43,0	—	37,6	—	30,8	—	3,0	—	0,36	51,0	—	14,3	—	16,0	—	—	—	—	—
87	50	120	40,0	39,0	—	33,6	—	27,6	—	2,0	—	0,30	50,0	—	13,2	—	14,4	—	—	—	—	—
88		138	33,5	37,0	—	31,4	—	35,6	—	2,5	—	0,34	49,0	—	14,0	—	11,6	—	—	—	—	—
89		144	30,0	36,0	—	31,0	—	25,0	—	3,0	—	0,40	49,0	—	14,0	—	11,0	—	—	—	—	—

Anmerkung. Die Diagramme hinten konnten wegen Unordnung des hinteren Indicators nicht aufgenommen werden.

Tab. XI. Mittlere Füllung 35 %; mittlere Compression 20 %

90	70	144	62,5	44,0	47,0	40,8	41,2	29,0	17,9	3,0	1,5	0,52	49,0	30,0	9,0	3,3	20,0	14,5	137,10	0,4186	60,28	26,4
91		162	62,0	43,5	48,0	38,1	39,0	27,1	17,5	3,0	2,0	0,56	50,0	30,0	9,3	3,1	17,4	14,4	143,50	0,3968	64,28	26,8
92		186	59,0	41,0	47,0	34,1	38,0	25,1	17,0	3,0	3,0	0,58	53,0	35,0	9,2	4,3	15,9	12,7	146,40	0,3652	67,92	27,8
93	60	132	52,5	43,0	43,0	40,0	39,5	28,7	17,7	2,0	1,0	0,40	46,0	25,0	6,3	3,0	23,4	14,7	134,77	0,4170	55,02	24,5
94		156	50,0	34,0	37,5	31,2	34,5	21,4	15,4	2,5	2,0	0,48	47,0	28,0	8,8	3,4	12,6	12,0	105,60	0,3440	53,66	30,5
95		180	50,0	33,0	36,0	28,8	32,0	19,2	14,6	3,0	2,5	0,52	48,0	33,0	8,9	3,5	10,3	11,1	106,01	0,3212	57,82	32,7
96	50	120	45,0	34,0	35,0	29,5	30,7	20,8	13,0	2,5	2,0	0,36	45,0	25,0	7,1	3,2	13,7	9,8	81,23	0,3278	39,33	29,0
97		138	43,0	32,0	31,0	28,5	29,0	20,8	10,9	1,5	2,0	0,40	45,0	27,0	5,8	3,4	15,0	7,5	85,42	0,3116	43,00	30,2
98		162	42,0	31,0	32,0	25,8	26,5	17,7	9,5	2,5	2,0	0,40	49,0	27,0	8,9	3,5	8,8	6,0	66,00	0,2920	47,30	43,0

Tab. XII. Mittlere Füllung 31 %; mittlere Compression 25 %

99	70	120	65,0	49,0	47,0	48,7	45,9	34,6	20,5	2,5	1,5	0,60	47,0	30,0	8,6	3,7	26,0	17,0	142,00	9,4226	50,71	21,4
100		156	60,0	50,0	45,0	44,2	44,0	31,3	18,1	2,5	2,5	0,64	46,0	32,0	8,6	3,5	22,7	14,6	160,55	9,3948	61,59	23,0
101		186	60,0	50,0	43,0	47,7	42,5	33,2	15,0	3,0	2,0	0,66	47,0	35,0	8,9	5,1	24,3	9,9	175,00	0,4879	75,87	26,0
102	60	132	52,0	48,0	42,0	45,7	37,7	30,5	13,5	3,0	2,0	0,56	50,0	27,0	9,2	3,9	21,3	9,6	112,22	0,3876	51,16	27,4
103		168	50,0	48,0	38,0	42,2	37,3	28,1	12,7	2,5	2,5	0,54	49,0	30,0	9,3	4,9	18,8	7,8	123,00	0,3686	61,92	30,2
104		180	50,0	50,0	36,0	39,6	35,0	25,7	11,8	2,5	2,0	0,56	50,0	30,0	9,4	5,1	16,3	6,6	112,90	0,3460	62,28	33,1
105	50	126	47,5	44,0	37,0	39,9	36,8	26,5	13,7	2,5	2,0	0,46	43,0	27,0	7,7	4,5	18,8	9,2	97,08	0,3592	45,26	28,0
106		150	45,0	45,0	33,0	39,5	33,0	25,6	12,0	3,0	2,5	0,52	46,0	27,0	9,1	4,6	16,5	7,4	99,10	0,3484	52,26	31,6
107		156	42,5	45,0	29,0	38,7	28,5	24,4	11,3	2,0	2,5	0,50	47,0	22,0	9,3	4,7	15,1	6,6	92,68	0,3344	52,17	33,8

Die Einnahme pro Ctr. und Meile, excl. der Nebenerträge, betrug im verflossenen Jahre 2,96 Pf., während sie im vorhergehenden Jahre betrug auf der Düsseldorf-Dortmunder Strecke 3,41 Pf., und der Dortmund-Soester Strecke 3,02 Pf.

Für Kohlen und Coaks betrug die Durchschnitts-Einnahme pro Ctr. und Meile 2,55 Pf., im vorhergehenden Jahre 2,86 beziehungsweise 2,50 Pf. Die Verminderung der Durchschnitts-Beträge pro Meile und Ctr. ist veranlasst theils durch eine überwiegend starke Vermehrung der Kohlenversendungen, im Verhältniss zu den übrigen Transporten, theils durch die im Laufe des Jahres erfolgte weitere Herabsetzung der Kohlenfrachten.

Die Einnahme im Güterverkehr betrug für die Meile Bahn für die Strecke Düsseldorf-Dortmund 94,315 Thlr. gegen 82,903 Thlr. in 1860, für Dortmund-Soest 43,307 Thlr. gegen 38,313 Thlr. in 1860, für die Ruhr-Sieg-Bahn 28,131 Thlr., auf der Witten-Bochumer Strecke 34,915 Thlr. Für die ältere Bergisch-Märkische Bahn betrug die Zunahme gegen das Vorjahr in der Frequenz und Einnahme, und zwar auf Düsseldorf-Dortmund 16,9 % beziehungsweise 14,1 %, auf Dortmund-Soest 21,6 und 13,5 %.

Ausser den Kohlen und Coaks sind noch besonders die Kartoffel-Transporte hervorzuheben, welche seit dem October v. Js. zu einem ermässigten Satze ausgeführt wurden, der auf Anregung des Herrn Handelsministers und mit Rücksicht auf das gänzliche Missrathen dieser Frucht in Rheinland und Westfalen im Betrage von 1 Pf. pro Ctr. und Meile nebst einer Expeditions-Vergütung von 1 Thlr. bis 15 Sgr. für eine Wagenladung von 100 Ctrn. bewilligt wurde. Bis zum Ende vor. Jahres wurden 520,692 Ctr., bis zum Anfange des laufenden Monats ungefähr 1 Million Ctr. hauptsächlich aus den Provinzen Preussen und Posen und aus Thüringen, zum Theile auch vom Oberrhein nach den Stationen der eigenen Bahnen transportirt.

Der innere Verkehr hatte auch unter den Güter-Transporten eine überwiegende Bedeutung, indem derselbe 86,59 % der Frequenz und 78,45 % der Einnahme ausmachte.

Die Benutzung des Eisenbahn-Telegraphen für den Depeschen-Verkehr hat im vergangenen Jahre erheblich zugenommen; es wurden im Ganzen befördert: 6620 Depeschen mit einer Netto-Einnahme von 2261 Thlr., gegen 1117 Thlr. des vorhergehenden Jahres.

Der Fahrpark der Bergisch-Märkischen Bahn wurde mit Berücksichtigung der hinzutretenden neuen Betriebsstrecken auch im vergangenen Jahre erheblich verstärkt, nämlich durch 28 Locomotiven, wodurch deren Gesammtzahl bis ultimo 1861 auf 90 Stück gebracht wurde, ferner durch die Anschaffung von 31 Personenwagen, deren bis Ende des vergangenen Jahres 97 mit 5222 Plätzen, und durch 751 Gepäck- und Güterwagen, deren bis Ende des Jahres 2154 Stück mit einer Gesammtladefähigkeit von 326,965 Ctrn. vorhanden waren.

Die Summe der Betriebs-Ausgaben belief sich gegenüber einer Gesammt-Einnahme von 2,362,849 Thlr. auf 1,018,388 Thlr. und zwar:

1) für die Abtheilung Düsseldorf-Dortmund bei einer Gesammt-Einnahme von 1,536,804 Thlr. und einer Mehr-Einnahme gegen das Vorjahr von 187,720 Thlr. auf 951,654 Thlr. oder 38,172 Thlr. mehr als im Vorjahre, somit auf 38,5 % der Einnahme gegen 41,03 % in 1860;

2) bei der Abtheilung Dortmund-Soest ist bei einer Einnahme von 421,289 Thlr. und einer Mehr-Einnahme gegen das Vorjahr von 53,999 Thlr., auf 208,290 Thlr., also gegen 1860 mehr: 33,189 Thlr., und somit auf 49,44 % gegen 47,67 % des vorhergehenden Jahres.

Bei den im Laufe des Jahres eröffneten neuen Strecken betrug die Ausgabe 53,45 bis 55,95 %.

Die im Berichte enthaltene vergleichende Uebersicht der Betriebs-Resultate der letzten 6 bis 8 Jahre ergiebt, dass für die Strecke Düsseldorf-Dortmund die Einnahme seit dem Jahre 1854 um 124,15 % gestiegen, die Ausgaben im Verhältniss zu der Einnahme von 51,36 auf 38,50, also um 12,86 % heruntergegangen, für die Dortmund-Soester Strecke die Einnahme seit dem ersten vollen Betriebsjahre 1856 um 63,74 % gestiegen und die Ausgaben von 56,51 auf 49,44, also um 7,7 % sich vermindert haben.

Wenngleich die Ergebnisse der neuen Linien noch keinen sichern Massstab für die Beurtheilung ihrer Zukunft abgeben können und die Reinerträge des vergangenen Jahres zur Verzinsung des Anlage-Capitals selbstredend nur einen mässigen Beitrag gewährt haben, so sind die Anfänge der Verkehrs-Entwickelung doch schon jetzt als günstige und erfreuliche zu bezeichnen.

An den Personenwagen erforderte das Schmieren pro Achsmeile 0,423 Loth Schmiere = 0,875 Pf. Kosten, das Putzen dagegen pro Achsmeile 0,0843 Loth Putzwolle und 0,0309 Loth Seife = 0,9098 Pf. Kosten pro Achsmeile.

An den Gepäck- und Güterwagen haben die Reparaturkosten pro Achsmeile 3,13 Pf. betragen, das Schmieren erforderte pro Achsmeile 9,423 Loth Schmiere und kostete pro Achsmeile 0,875 Pf.

Der Verbrauch an Brennmaterial betrug pro Nutzmeile 209,70 Pfd., die Kosten des verbrauchten Heizmaterials betrugen pro Nutzmeile 90,89 Pf. Die Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender pro Nutzmeile betrugen 199,67 Pf.

Der Verbrauch an Fett überhaupt pro Nutzmeile war 0,596 Pfd. Die Kosten des Materials und Arbeitslohn, Schmieren und Putzen betrugen pro Nutzmeile durchschnittlich 78,54 Pf. Die Gesammtkosten für Unterhaltung der Locomotiven waren pro Nutzmeile 239,64 Pf., pro Achsmeile 6,44 Pf.

Die Kosten der Zugkraft berechnen sich auf 190,340,0 Nutzmeilen repartirt pro Nutzmeile an Gehalte auf 5 Sgr. 0,44 Pf., bei Reisekosten, Meilengeldern etc. auf 2 Sgr. 9,09 Pf., bei sonstigen personellen Ausgaben auf 7,43 Pf., an Löhne 2 Sgr. 10,16 Pf., bei Reparatur und Erneuerung der Locomotiven und Tender, einschliesslich der Kosten des Werkstätten-Betriebs auf 16 Sgr. 9,18 Pf., bei Reparatur der Wasserstationen resp. Wasserhebungsmaschinen auf 1,73 Pf., bei dem Heizmaterial für Locomotiven und Wasserstationen auf 7 Sgr. 10,58 Pf., bei Schmier-, Putz- und Verpackungs-Material für Locomotiven und Tender auf 3 Sgr. 10,82 Pf. Die Kosten der Zugkraft betragen demnach in Summa 1 Thlr. 9 Sgr. 11 Pf. pro Nutzmeile.

Rhein-Nahebahn. (Berathung der Landtag-Commission über die Beschwerde der Actionäre der Rhein-Nahe-Bahn wegen verweigerter Rechnungslage. Die betr. Beschwerde kam am 2. August in der Commission für Handel und Gewerbe zur Berathung Die „N. V. Ztg., theilt darüber Folgendes mit:

Der Regierungscommissar erklärte: die Regierung finde kein Bedenken, die Bücher und Rechnungen offen zu legen, sie könne aber nicht zugeben, dass die Gesellschaft ihr vertragsmässiges Verhältniss zum Staate einseitig verschiebe; nach § 3 des Vertrages sei der Verwaltungsausschuss das einzige Organ der Gesellschaft; dass der Verwaltungsausschuss sich die Einsetzung einer Commission gefallen lassen müsse, könne richtig sein, aber die Staatsregierung gehe das nichts an; übrigens fehle auch jedes Bedürfniss zu einem ausserordentlichen Verfahren, da, wie die Wiederwahlen der Ausschussmitglieder beweisen, der Ausschuss das Vertrauen der Gesellschaft geniesse. Es handle sich für die Regierung vorzugsweise darum, kein Präjudiz aufkommen zu lassen, wonach andere als die vertragsmässigen Organe zur Vertretung der Actionäre zuzulassen sein würden. — Hiergegen wurde bemerkt, dass, so weit die Revisions-Commission dem Verwaltungs-Ausschusse gegenüber legitimirt sei, auch die Regierung sie anerkennen müsse; dass die Commission aber auch gar nicht als Vertreterin der Gesellschaft, sondern nur als Mittel eingesetzt sei, um der Gesellschaft Information zu verschaffen und sie in den Stand zu setzen, demnächst Beschlüsse zu fassen; die Commission habe nur den Zweck, das zu thun, was der Verwaltungsausschuss nicht so gut, wie es die Gesellschaft wünsche, könne; die Gesellschaft könne in allen laufenden Verwaltungssachen volles Vertrauen zu dem Ausschuss haben, darum sei derselbe aber noch keineswegs befähigt, Rechnungsrevisionen vorzunehmen. Die jetzige Königliche Direction könne den Actionären gegenüber keine Rechte in Anspruch nehmen, welche der frühere Verwaltungsrath nicht schon besessen. Materiell sei die Beschwerde schon begründet; formell liege aber die Sache so, dass sie nur auf dem Rechtswege entschieden werden könne, die Erhebung des Competenzconflictes sei unmöglich. Andererseits wurde bemerkt, dass es eines gerichtlichen Verfahrens nicht bedürfen würde, wenn die Regierung sich nicht allen Billigkeitsgründen verschliessen wolle; und dass es nur bedauerlich sei, dass die Regierung das Misstrauen, welches in dieser Angelegenheit weit verbreitet sei, nicht durch freiwilliges Entgegenkommen tilge. Die Commission beschloss, dem Hause wegen des noch offenen Rechtsweges in einem motivirten Berichte Uebergang zur Tagesordnung zu empfehlen.

Eisenbahn von Carlsruhe an den Rhein (Maximiliansau). (Eröffnung). Carlsruhe, 5. August. Gestern Nachmittag wurde die Eisenbahn von hier an den Rhein (Maximiliansau) durch eine Festfahrt eröffnet.

Ausland.

Eröffnung einer Zweigbahn der North-Eastern Bahn .Anfangs Mai d. J. wurde die Nidd-Valey Zweigbahn der North-Eastern dem Verkehr übergeben. Die genannte Zweigbahn verlässt die Hauptlinie auf der Westseite ungefähr 2 Englische Meilen nördlich von Starbeck; die Länge derselben beträgt 11 Englische Meilen. Die Kosten der Bahn belaufen sich bei nur einem Schienengeleise auf 8000 £ per Englische Meile. Das ausgedehnte Bahnsystem der North-Eastern Gesellschaft erweitert sich dadurch in einem District, der reich an Mineralien, Fabriken und Landwirthschaft ist, und es werden durch die Bahn diese Quellen des Wohlstandes bedeutend entwickelt werden.

Schon lange war das Augenmerk der Capitalisten darauf gerichtet, die Reichthümer des Nidd-Thales und der anliegenden Districte auf die beste Art zu erschliessen. In dieser Hinsicht hatte schon vor 1816 Telford einen Canal projectirt, der im Thale abwärts ziehend über Knaresborough nach dem Flusse Ouse, von dort in den Humber, und so in den Ocean führen sollte. Das Project wurde jedoch niemals ausgeführt.

Kurz nach dem Jahre 1829 tauchte ein Project auf, nach welchem eine Pferdebahn in dem Thale hinauf geführt werden sollte, welche durch einen Canal mit Knaresborough und den anliegenden Districten in Verbindung gebracht werden sollte.

Später wurde die Leeds-Thirks Eisenbahn-Gesellschaft ermächtigt, eine Zweigbahn in dem Thale zu bauen.

Beide Projecte wurden jedoch nicht ausgeführt, während die North-Eastern Gesellschaft jetzt alle Schwierigkeiten überwunden hat.

(The Engineer, Mai 1862.)

Neapolitanische Eisenbahn. (Capital und Bauofferten). Turin, 31. Juli. In der heutigen Sitzung der Deputirten-Kammer verlas der Präsident ein Schreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten,

Bastoggi, worin derselbe mittheilt, dass ihm das Anerbieten gemacht worden sei, eine anonyme Gesellschaft mit einem Capital von 100 Millionen zum Bau von Neapolitanischen Eisenbahnen zu gründen. Dieselbe will sofort eine Caution von 2 Millionen niederlegen, 20,000 Actien an Neapolitaner und Sicilianer überlassen und innerhalb zehn Tagen Zeichnungen annehmen. Der Entwurf wird einer Commission überwiesen werden.

Moldauische Eisenbahn-Anleihe. London, 5 August. Es ist der Prospectus einer Moldauischen Eisenbahn-Compagnie ausgegeben. Capital: 3,440,000 £, davon 2,440,000 £ in Actien zu 20 £ und 1,000,000 £ in Prioritäts-Actien, welche in diesem Betrage von Seiten der Moldau und Wallachei mit 6 Procent garantirt werden. Die anzulegenden Bahnen sollen 297 Meilen betragen, und die Hauptlinie von Galacz nach der nördlichen Grenze der Moldau laufen. Die Einzahlungstermine sind auf 4 Jahre vertheilt.

Die Madras Eisenbahn. Aus dem Berichte der Directoren der Madras Bahn geht hervor, dass die Vollendung der Haupt- oder Südwest-Linie von Madras nach Beypoor nahe bevorsteht. Die Linie hat eine Länge von 406 Englischen Meilen. Während des letzten halben Jahres bis 31. December 1861 war die Länge der in Betrieb gesetzten Strecken auf 271 Meilen angewachsen.

Den 1. April dieses Jahres sollten 65 weitere Meilen eröffnet werden, während die Eröffnung der letzten 70 Meilen auf den 1. Mai angesetzt war, wodurch dann die 406 Meilen von Küste zu Küste in Betrieb waren. Auf der Nordwest-Linie sind bis jetzt 27 Meilen dem Verkehr übergeben, und es soll im Laufe dieses Jahres noch eine weitere Strecke eröffnet werden.

In dem letzten Jahre wurden auf den Bahnen der Gesellschaft 1,124,817 Passagiere befördert, und es ereignete sich kein einziger Unglücksfall.

Die Arbeiten an der Bangolore Zweigbahn schreiten rüstig vorwärts.

Das erhobene Capital beläuft sich bis jetzt auf 5,020,515 £, während die Ausgaben nur 3,192,873 £ betragen haben, mithin 1,827,642 £ Capital verbleiben. (The „Engineer", Mai 1862.)

Telegraphenwesen.

Electric and International Telegraph Company. (Neues Kabel). Die Electric and International Telegraph Company in London, die sich auf dem Continente durch die correcte und schleunige Expedirung der „via Haag" nach England gesandten Depeschen eines bewährten Rufes erfreut, hat, um den Ansprüchen des sich täglich vergrössernden Verkehrs zwischen dem Festlande und England zu genügen, noch ein neues Telegraphenkabel anfertigen lassen. Dasselbe ist aus der bewährten Fabrik der Herrn Glass u. Elliot hervorgegangen, und enthält vier Leitungsdrähte. Das neue Kabel ist das stärkste, das bisher gelegt worden ist. Um alle Gefahren für dasselbe zu vermeiden, wurde das Küstenende bis 15 Meilen in See von ungewöhnlicher Stärke angefertigt. Dasselbe wiegt 19 Tonnen per Englische Meile, während das Gewicht des übrigen Theiles $10^1/_4$ Tonnen per Meile beträgt. Trotz dieser Stärke ist das Kabel einem Hanfseile gleich biegsam. Schon in diesen Tagen wird dasselbe von der Englischen nach der Holländischen Küste gelegt werden und eine neue Gewähr für eine beschleunigte telegraphische Correspondenz vom Continente nach England für alle diejenigen Depeschen bieten, die vom Aufgeber mit dem Vermerk „via Haag" versehen werden.

Griechenland. Linie Argos-Tripolitza. Athen, 19. Juli. Der Telegraph von Argos nach Tripolitza ist dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Der Telegraphendraht berührt demnach im Königreich Griechenland bis zur Stunde folgende Städte: von Athen nach Piräus, Sira, Chios; von Piräus, Athen, Korinth, die Nordküste des Peloponnes bis Patras; von Athen über Theben, Livadien, Lamia; von Athen über Korinth nach Tripolitza, so dass nur wenige Strecken zu ergänzen sind.

Technische Notizen.

Preussische Ostbahn. (Schwellenwechsel). Die älteren Bahnstrecken (Kreuz-Königsberg) sind nunmehr in eine Periode getreten, in welcher eine umfangreiche Auswechselung der Bahnschwellen bewirkt werden muss. Es kommen hierbei gröstentheils eichene Bahnschwellen zur Verwendung. Insoweit diese zu einem angemessenen Preise nicht zu haben waren, wurden kieferne Bahnschwellen beschafft.

Sämmtliche Schwellen wurden in der auf dem Bahnhofe zu Bromberg errichteten Tränkungs-Anstalt nach der Betholl'schen Methode mit Creosot-Oel imprägnirt. Letzteres wurde grösstentheils im Inlande fabricirt und von einem Unternehmer zum Preise von 1 Thlr. 15 Sgr. pro Centner geliefert.

Insoweit hierdurch das Bedürfniss nicht gedeckt wurde, erfolgte die Beschaffung von Englischem Creosot-Oel zum Preise von 2 Thlr. 13 Sgr. pro Ctr., wobei jedoch der höhere Preis dieses Oels durch die bei weitem bessere Qualität desselben ausgeglichen wurde.

Bei der Tränkung nehmen die kiefernen $^6/_{10}$" starken Schwellen durchschnittlich 40—50 Pfund, die eichenen Schwellen dagegen 17—20 Pfund Creosot-Oel auf.

Die Kosten der Tränkung betrugen durchschnittlich pro kieferne Schwelle 28 Sgr. 7 Pf., pro eichene Schwelle 12 Sgr. 11 Pf., und stellten sich die Kosten einer imprägnirten eichenen Schwelle mit einer imprägnirten kiefernen Schwelle nahezu gleich.

Volkswirthschaftliches.

Die Volkswirthschaftliche Gesellschaft für Mitteldeutschland hält ihre vierte Sitzung am 17. August zu Chemnitz. Am 16. Aug. Abends 8 Uhr Vorversammlung zur Feststellung der Tagesordnung und Wahl des Büreau. Am 17. August Vormittags 11 Uhr Hauptversammlung.

Tagesordnung: 1) Geschäftsbericht. 2) Neuwahl des ständigen Ausschusses. 3) Berichterstattung über die Frage der Reform der Zollvereinsverfassung beim Ablauf der Verträge, so wie über das Verhältniss des Zollvereins zu Oesterreich. 4) Berichterstattung über Stand und Fortgang der Frage der gewerblichen Freizügigkeit.

Die Wichtigkeit der auf der Versammlung am 17. August abzuhandelnden Hauptfrage, der Frage der Reorganisation des Zollvereins, und der damit zusammenhängenden der Stellung des Zollvereins zu Oesterreich, — der brennendsten volkswirthschaftlichen Fragen der Gegenwart, wie für das ganze Deutschland, so für das gewerbreiche Sachsen und Thüringen insbesondere, namentlich aber für das Erstere, als das Grenzland gegen Oesterreich — lässt uns mit Bestimmtheit auf eine recht zahlreiche und lebhafte Betheiligung aller Freunde des volkswirthschaftlichen Fortschritts an der bevorstehenden Versammlung hoffen. Das Königlich Sächs. Finanzministerium sowohl als das Directorium der Leipzig-Dresdner und Thüringer Eisenbahn haben den Mitgliedern des Vereines in sehr dankenswerther Weise für die Fahrt nach Chemnitz Tourbillets von dreitägiger Giltigkeit (vom 16.—18. August) gewährt. Bei der Billetlösung sind die Mitgliederkarten vorzuzeigen. Programme, sowie stenographische Berichte über die letzte Versammlung — über die Kohlenfrachten und über die Theilbarkeit des Grundeigenthums — sind bei dem Secretär der Gesellschaft, dem Rechtsanwalt Herrn Julius Frühauf in Leipzig, (Grimmaische Strasse Nr. 11. II. Etage) vorräthig, der zugleich zur Auskunftsertheilung auf sachbetreffende Anfragen bereit ist.

Juristisches.

—s— Leipzig, den 18. Juli. Nach Artikel 6 des Königl. Sächs. Gesetzes, die Beschädigung von Eisenbahnen und Telegraphen, sowie einige damit zusammenhängende Vergehen betreffend, vom 11. August 1855, wird unter Anderem „das Hinstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen, welche der Fahrt hinderlich sein können, auf das Fahrgleis oder in gefahrbringende Nähe desselben" einer vorsätzlichen Beschädigung an Eisenbahnanlagen etc. im Sinne der vorausgeschickten Artikel 1. bis mit 5. gleichgeachtet. Ein solcher Fall lag heute dem hiesigen Königl. Bezirksgericht zur Entscheidung vor. Das Thatsächliche desselben ist in gedrängter Kürze Folgendes:

In der sechsten Nachmittagsstunde des zweiten Osterfeiertags dieses Jahres, wenige Minuten vor dem Eintreffen des von Dresden kommenden Personenzugs, überschritten vier in Engelsdorf in Diensten stehende Knechte die Leipzig-Dresdener Eisenbahn auf dem Communicationswege zwischen den Dörfern Sommerfeld und Engelsdorf. Unter ihnen befand sich Ernst Eduard Zschiesche aus Gruna bei Eilenburg, ein roher, ungebildeter Bursche von 18 Jahren. Einige Schritte vor der Bahn war er hinter seinen Begleitern zurückgeblieben, um in dem neben den Feldern sich hinziehenden Graben einen Stein zu suchen, welchen er auf eines der Geleise legen wollte, auf welchem der bereits signalisirte Personenzug erwartet wurde.

Glücklicherweise ging kurz darauf und bevor noch der fragliche Zug jene Stelle passirt hatte, desselben Wegs der Bahnwärter R. von derselben Bahn, welcher, an jenem Nachmittage beurlaubt, von einem Spaziergange heimkehrte. Dieser entfernte den Stein, welcher seiner Beschreibung zufolge ein Feldstein von zwei bis drei Zoll Länge, zwei Zoll Stärke, mindestens $^1/_2$ Pfd. Schwere und von der Schienenbreite war. R. vermuthete den Thäter in einem jener Burschen. Nachdem die Sache zur Anzeige gelangt war, räumte Zschiesche auch unumwunden die That ein und suchte sie mit „reiner Dummheit" zu entschuldigen; denn „mit Willen" habe er es nicht gethan, sowie er denn auch nicht in Abrede zu stellen vermochte, dass seine Begleiter ihn auf das Gefährliche seines Gebahrens aufmerksam gemacht und ihm zur Vermeidung von Unglück die sofortige Entfernung des Steines angerathen hatten. Allein er habe die Sache nicht für so gefährlich gehalten und geglaubt, die Räder der Maschine würden den Stein ohne Weiteres zermalmen. Seine Absicht sei nicht auf eine Beschädigung der Bahnanlagen oder eine Verletzung von Personen gerichtet gewesen etc.

Bei diesen Angaben blieb Zschiesche im Wesentlichen auch in der Hauptverhandlung stehen. Der Gerichtshof verurtheilte den Inculpaten, „da derselbe bei dieser ihm zur Last fallenden Handlung geradezu eine Beschädigung der Eisenbahn und des in Bewegung befindlichen Zuges nicht beabsichtigt habe, jedoch namentlich bei den deshalb an ihn ergangenen Anmahnungen nicht in Zweifel sein konnte, dass der Stein den Eisenbahnbetrieb und den ankommende Zug, sowie die auf demselben befindlichen Personen erheblich gefährdet habe", zu einer Arbeitshausstrafe in der Dauer von acht Monaten.

Coursblatt.

Leipzig, am 31. Juli 1862.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende u. Zinsen in % 1860	1861	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf *	3½	3½	3½	B.	—	85½	%
Aachen-Mastricht	0	0	4	B.	—	34¾	%
Albertsbahn (Dresden-Tharand)	0	0	4	L.	59¾	—	%
Altona-Kiel	8⅔	9	4	H.	—	152	% 4 Spec. = 3 B.-Mark
Amsterdam-Rotterdam (Niederl. Rheinb.)	5	5 1/10	4	B.	—	91	%
Aussig-Teplitz	4	5½	5	W.	—	175	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn * voll	4½	4½	4½	F.	107⅜	—	%
ditto * m. 30 % Einz.	4½	4½	4½	F.	—	106⅛	%
Bergisch-Märkische Lit. A.	5⅛	6½	4	B.	—	110¾	%
do. Lit. B.	4	4	4	B.	—	104	%
Berlin-Anhalt	6½	8¼	4	B.	—	139¾	%
Berlin-Hamburg	6¾	6	4	B.	119¼	—	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg	9	11	4	B.	—	217½	%
Berlin-Stettin	6 1/6	7 1/12	4	B.	—	129½	%
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	W.	—	157	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	5½	6⅞	4	B.	—	129½	%
Brieg-Neisse	2 1/6	3½	4	B.	—	77½	%
Brünn-Rossitz	1	—	5	W.	—	—	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
do. mit Prior.	7	—	5	W.	200	—	do. pr. 200 fl. C. M.
Buschtehrader	10	7 4/5	5	W.	700	—	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	5	7½	4	L.	—	155	%
Cöln-Minden *	10½	12¼	3½	B.	—	180	%
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	0	0	4	B.	—	56½	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	4½	4½	B.	93¼	—	%
do. do.	5	5	5	B.	96	—	%
Frankfurt-Hanau	3½	3½	3½	F.	74⅜	—	%
Galizische Carl-Ludwigsb. * 5 2/10	10 2/5	8½	5	W.	—	227 50	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	2½	4	H.	—	—	% 4 Spec. = 4 1/2 Thlr.
Graz-Köflach	2 5/8	4½	5	W.	—	154	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.
Hamburg-Bergedorf	8	8	4	H.	—	—	% 300 B.-M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	5 3/4	7	4	F.	129⅜	—	%
				B.	—	129	% 7 fl. s.W. = 4 Thlr.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	15 1/2	15	5	W.	—	197 90	fl. ö.W. pr. 400 fl. C. M.
Kaiserin Elisabeth Westbahn *	5	5	5	W.	—	157	do. pr. 200 fl. C. M.
				F.	122	—	fl. C. M. pr. do. 5/6 fl. S.W.
Kurfürst Friedr. Wilh. Nordb.	2 1/4	3	4	B.	—	65¼	%
Leipzig-Dresden	16	15 3/4	4	L.	—	269½	%
Löbau-Zittau Lit. A.	0	1/2	4	L.	—	36¾	%
do. Lit. B.	4	4	4	L.	—	—	%
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. Ludw.-B.) *	9	8	4	F.	—	137¼	%
				B.	—	137	% 7 fl. S.W. = 4 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	18⅔	22½	4	B.	—	328	%
Magdeburg-Leipzig	15	17	4	L.	261	—	%
Magdeburg-Wittenberge	2	1 1/6	4	B.	—	45	%
Mecklenburgische	2⅛	2⅞	4	B.	—	61	%
Münster-Hamm *	4	4	4	B.	98	—	%
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Maxim.)	4½	4½	4½	F.	—	111¼	%
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	B.	—	99¼	%
Niederschles. Zweigbahn	1/2	1½	4	B.	—	75	%
do. Prior. Actien	5	5	5	B.	—	101	%
Oberschlesische Lit. A. u. C.	77/80	7 9/10	3½	B.	—	159	%
do. * Lit. B.	77/80	7 9/10	3½	B.	—	138½	%
				W.	—	245	fl. ö.W. pr. Stück
Oesterr. Staats E.-B * 5 2/10 (Oest.-Franz.)	7	6 7/10	5	B.	—	130¾	Thlr. von
				F.	—	228½	fl. S.W. frs. 500.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. * 5 2/10	10	10	5	W.	—	283	fl. ö.W. pr. 180 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2/5	5/6	4	B.	—	49⅜	%
Pardub.-Reichenb. * (S.-Nordd. V.-B.)	5	5	5	W.	—	124 25	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Pressburg-Tyrnau I. Emiss.	0	0	—	W.	—	40	do. pr. do.
do. II. Emiss. m. Pr.	2½	3½	3	W.	98	—	do. pr. do.
Rendsburg-Neumünster	6½	6½	4	H.	—	—	% 4 Spec. = 4 1/2 Thlr.
Rheinische	4½	5	4	B.	—	97¼	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	5	4	B.	—	101¾	%
Rhein-Nahe	0	0	4	B.	—	30⅜	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach *	3½	3 11/15	3½	B.	91¾	—	%
Stargard-Posen *	3½	4	3½	B.	—	106	%
Steele-Vohwinkel (Prinz Wilhelms-B.)	2	1/2	4	B.	59¾	—	%
Taunusbahn	8	9 1/5	ab. Z.	F.	236	—	fl. S.W. pr. 250 fl. S.W.
Thüringische	6½	6 2/3	4	B.	—	126¼	%
				L.	—	126¾	%
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	W.	—	147	fl. ö.W. pr. 140 fl. EinB.
Werrabahn †	2 9/10	2 1/3	4	B.	—	—	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	94	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	93	%
do. III. Emiss.	4½	B.	100	—	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	—	74¼	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	75½	%
Albertsbahn I. Emiss.	4½	L.	—	102⅜	%
do. II. Emiss.	4½	L.	—	—	%
do. III. Emiss.	5	L.	—	102	%
Aussig-Teplitz	5	L.	—	103	%
Bergisch-Märkische	4½	B.	101¾	—	%
do. II. Ser.	4½	B.	—	101⅝	%
do. II. Serie (1855)	5	B.	—	101¼	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	85	—	%
do. IV. Serie	5	B.	—	101¼	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	—	%
do. do. II. Ser.	5	B.	—	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	94½	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	—	100	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	100	%
do.	4½	B.	—	101¾	%
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4½	B.	—	99⅜	%
do. II. Emiss.	4½	B.	—	99⅜	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A.	4	B.	—	—	%
do. B.	4	B.	—	99½	%
do. C.	4½	B.	—	101½	%
do. D.	4½	B.	—	101½	%
Berlin-Stettin	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	96 3/4	—	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	96	%
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	101¾	—	%
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	—	98	%
Breslau-Schweidnitz-Freib. D.	4½	B.	—	101½	%
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	100¼	%
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	100	%
Cöln-Minden	4½	B.	—	101½	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	103	%
do. do.	4	B.	—	97½	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	95	—	%
do. do. Lit. B * 3½ u. B*	4½	B.	—	101½	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	—	93½	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	—	91¾	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	—	%
Frankfurt-Hanau	4½	F.	—	99	%
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	102	—	%
Gloggnitzer	5	W.	—	83	fl. ö.W. pr. 400 fl. C. M.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	—	93 25	do. pr. do.
	ö.W. 5	W.	—	90	do. pr. 400 fl. ö.W.
Kaiserin-Elisabeth-Westbahn *	5	W.	—	97	do. pr. 400 fl. C. M.
ditto *	5	W.	—	101	do. pr. 400 fl. ö.W.
	in Silb.	F.	—	80	% 6 fl. ö.W. = 7 fl. S.W.
Kurfürst-Fr.-Wilh.-Nordbahn	4½	B.	—	99½	%
Leipzig-Dresden	3½	L.	—	116½	%
do. von 1854	4	L.	—	102¼	%
Ludwigshafen-Bexbach I. u. II.	5	F.	101¼	—	%
do.	4½	F.	—	102½	%
do.	4	F.	—	—	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	L.	—	103	%
		B.	102¾	—	%
Magdeburg-Leipzig	4	L.	—	101	%
do.	4½	L.	—	102	%
Magdeburg-Wittenberge	4½	B.	—	100	%
Mecklenburgische	4	B.	—	—	%
Niederschlesisch-Märkische	4	B.	—	99	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	—	99	%
do. conv. III. Ser.	4	B.	—	98¼	%
do. IV. Ser.	4½	B.	102	—	%
Oberschlesische A.	4	B.	—	—	%
do. B.	3½	B.	—	—	%
do. C.	4	B.	—	—	%
do. D.	4	B.	—	97⅛	%
do. E	3½	B.	85¼	—	%
do. F. * 3½	4½	B.	—	101⅝	%
		W.	—	137 25	fl. ö.W. pr. 500 fs.
Oesterr. Staats-Eisenbahn	3	B.	—	27 4½	fs. pr. do. 300/80 Thlr.
		F.	—	54⅝	% fl. S.W., 1 fs. = 28 kr.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. *	3	W.	—	132 50	fl. ö.W. pr. 500 fs.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	77 50	%
Rheinische	4	B.	—	93¾	%
do. *	3½	B.	—	—	%
do.	4½	B.	—	99¼	%
Rhein-Nahe *	4½	B.	—	101½	%
do. II. Emiss. *	4½	B.	—	101½	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	94	—	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	—	%
Stargard-Posen	4	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	4½	B.	—	100⅜	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	100¾	%
Steele-Vohwinkel (Pr. Wilh.-B.) I. S.	5	B.	—	—	%
do. II. Serie	5	B.	—	—	%
do. III. Serie	5	B.	—	—	%
Thüringische I. Emiss.	4½	L.	—	102⅛	%
do. II. Emiss.	4½	L.	—	102¼	%
do. III. Emiss.	4½	L.	—	102¼	%
do. IV. Emiss.	4½	L.	—	102¼	%
Werrabahn *	5	L.	—	102⅜	%

Bemerkungen.

Auf die mit * ohne Nebenbemerkung bezeichneten Papiere sind die Zinsen vom Staate bis zu der Höhe garantirt, welche im Börsen-Zinsfuss der Stamm-Actien und im Zinsfuss der Prioritäts-Obligationen ihren Ausdruck findet. — Im anderen Falle giebt die neben dem * befindliche Procent-Zahl die Höhe der Staatsgarantie an. — † Auf die Stamm-Actien der Werrabahn ist die Garantie der betreffenden Staaten eine beschränkte.

Die Börsen **Berlin**, **Frankfurt a. M.**, **Hamburg**, **Leipzig**, **Wien** sind durch die Buchstaben **B.**, **F.**, **H.**, **L.** und **W.** bezeichnet.

Als Börsen erscheinen die Plätze, an welchen regelmässige Umsätze in den betreffenden Effecten statt finden; doch ist hierbei zu bemerken, dass die Actien und Obligationen mehrerer Bahnen, deren Tages-Course nur von einer dieser Börsen gegeben sind, auch an anderen der obigen Plätze gleichzeitig umgehen und notirt werden.

Weitere Vervollständigungen dieses Coursblattes bleiben vorbehalten.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Der seit 15. April 1861 für den Transport von Reisenden, Gepäck, Eilgütern Equipagen, Pferden, Hunden und Erachten auf der **K. K. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn** eingehobene Tarifszuschlag von 25% wird hiermit vom 15. August 1862 bis auf Weiteres auf 20% herabgesetzt.

Bei **Militärtransporten**, für welche der am 1. Jänner 1861 in Kraft getretene Militär-Tarif Anwendung findet, bleibt der bis nun eingehobene 10 proc. Tarifs-Zuschlag unverändert.

Ausnahmen.

Von dem auf 20% herabgesetzten Zuschlage bleiben vorläufig ausgenommen:

1) Die allgemeine und besondere Versicherungs-Gebühr, Lagerzins, Waggebühr, Rezepiss-Gebühr und Spesen-Provision.
2) **Brenn-, Bau-, Werk-** und **Nutzhölzer, Salz, Roheisen, Eisen-** und **gemeine Eisenwaaren**, welche in die erste Tarifclasse gehören, **Kalk, Ziegel, Schiefer, Bausteine, Gyps, Cement** und **Düngungsmittel** aller Art.
3) **Knollengewächse**, als: Erdäpfel und Rüben.
4) **Getreide** und **Hülsenfrüchte**, als: Weizen, Roggen Halbfrucht, Gerste, Hafer, Kukuruz, Erbsen, Linsen, Bohnen, Wicken, Hirse, Haide und Heidenkascha, welche in der Station Lemberg in vollen Wagenladungen von mindestens 100 Zoll-Centnern zur Beförderung nach und über Krakau aufgegeben werden.
5) **Spiritus** und **Branntwein** in Fässern, welche in den Stationen Jaroslau, Radymno, Przemysl, Mosciska, Sadowa-Wisznia, Grodek und Lemberg, nach und über Krakau weiter, zur Beförderung aufgegeben werden.
6) **Hornvieh**, welches in den Stationen Jaroslau, Radymno, Przemysl, Mosciska, Grodek und Lemberg zur Beförderung nach und über Krakau weiter aufgegeben wird.
7) **Borstenvieh**, welches in sämmtlichen Stationen in der Verkehrsrichtung gegen und über Krakau zur Beförderung gelangt.
8) **Rupfenleinwand**, welche in den Stationen Rzeszow, Lancut, Przeworsk, Jaroslau, Radymno, Przemysl, Mosciska, Sadowa Wisznia, Grodek und Lemberg zur Beförderung nach und über Krakau gelangt.
9) **Reutitscheiner Wagen** (Pritschken), sowohl im zerlegten als unzerlegten Zustande, welche in den Nordbahn-Stationen Zauchtel und Stauding directe über Krakau nach den hierseitigen Stationen zur Beförderung aufgegeben werden.
10) **Der Vereinstarif** über den directen Verkehr zischen Lemberg und Breslau,
11) **der Special-Kohlentarif,**
12) **der Bochnia'er Special-Salztarif.**

Wien, am 31. Juli 1862. **Der Verwaltungsrath.**

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Mit dem **15. August cr.** wird ein **durchgehender Personen-** und **Gepäck-Verkehr** zwischen den Stationen der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn: **Aachen, Rheydt** und **Gladbach** per Düsseldorf und per Ruhrort, sowie **Viersen** und **Crefeld** per Ruhrort einerseits und der Norddeutschen Eisenbahn-Verbandstation **Dresden** andererseits eröffnet.

Aachen, den 28. Juli 1862. **Königl. Direction.**

Cöln-Mindener Eisenbahn.

In unserer Bekanntmachung vom 26. v. Mts. die Auslosung $4^1/_2$ proc. Prioritäts-Obligationen I. Emission betreffend, ist die Obligation No. 16,322 à 100 Thlr. als „am 26. Juli d. J. ausgeloost" bezeichnet. Es muss statt dessen heissen: No. 16,332.

Cöln, am 9. August 1862. **Die Direction.**

Lieferung von Telegraphen-Materialien.*

Höherem Auftrage zu folge soll die Lieferung von

1300 Zollcentner Eisendraht
20000 Stück porzellanener Isolirhüte
6000 gusseisernen Kappen mit Stützen und
15600 eisernen Krampen

im Wege der Submission vergeben werden, und laden wir zu diesem Behufe Diejenigen ein, welche sich der Lieferung dieser Materialien unterziehen wollen, ihre Angebote mit der Aufschrift:

„Lieferung von Telegraphen-Materialien"

längstens bis zum **19. August d. J. Vormittags 10 Uhr** auf dem Bureau unterzeichneter Stelle einzureichen, woselbst die Musterstücke und die Bedingungen einzusehen sind.

Letztere können auch auf portofreie Anfrage von uns bezogen werden.

Carlsruhe, den 2. August 1862. **Verwaltung der Gr. Eisenbahnhauptwerkstätte und des Haupt-Magazins.**

* Für die vor. No. zu spät eingegangen, Obser.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in **Dortmund**

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Bazi & Comp. in **Brackwede** — Cöln Mindener Bahn —

Empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten — **Asphalt-Dachfilze** — als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens.

Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

Kreosot.

Zum **Imprägniren** von **Eisenbahnschwellen** und jeder Art Hölzer, die den zerstörenden Einflüssen der Atmosphärilien ausgesetzt sind. Preise billig, Methode einfach. Bestellungen beliebe man zu wenden an die **Erzherzoglich-Herzogliche Torfproductenfabrik** in **Chlumetz**, Post Schwarzbach, in Böhmen.

Empyreumatische Holzbeize und salzsaures Zink

empfiehlt zum Imprägniren der Hölzer, namentlich Bahnschwellen, zu den billigsten Preisen

die chem. Fabrik von **Conrad Schmidt** in **Blasewitz** bei Dresden.

Draht-Verbindungs-Muffen

von engl. **Gussstahl** $^3/_4$" liefert in jeder Quantität à Stück **1 Sgr. 5 Pf.**

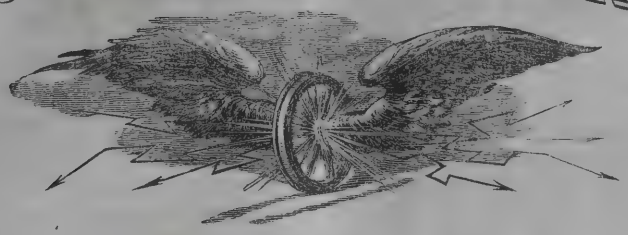
Rudolph Wasserlein
Berlin, Brandenburg. Str. 48.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 66. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 16. August 1862.

Inhalt: **Kohlenheizung der Locomotiven.** — **Vereinigte Staaten von Nordamerica, Eisenbahngesetz im Staate Massachusetts.** — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Hannover-Thüringische Eisenbahn, Gothaische Anleihe. — b. Eisenbahn-Betrieb: Tharandt-Freiberger Eisenbahn, Eröffnung. Cöln-Mindener Eisenbahn, Kohlenversand im vorigen Jahre etc. Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn, General-Versammlungen. Ludwigshafen-Bexbacher Eisenbahn, Conversion. Heilbronn-Haller (Kocher-) Eisenbahn, Betriebseröffnung. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Geschäftsbericht. — Ausland: Die unterirdische Eisenbahn Londons, innere Einrichtungen. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn,** durchgehender Personen- und Gepäck-Verkehr. **Kgl. Saarbrücker Eisenbahn,** Submission. **Kgl. Westfälische Eisenbahn,** Submission. — **Fehlende etc. Güter** der Oesterr. Südbahn, Berlin-Anhaltischen und Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. — **Einnahmen** der Kgl. Sächs. Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privat-Eisenbahnen und der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Kohlenheizung der Locomotiven.

Das Kgl. Preuss. Handels-Ministerium hat den Preussischen Eisenbahnen eine interessante Zusammenstellung zugehen lassen über die in dem Heizmaterial der Locomotiven und den Kosten dafür seit 1855 eingetretene Aenderung.

Hiernach sind auf den gesammten Preussischen Bahnen im Jahre 1855 circa 2½ Millionen Nutzmeilen zurückgelegt, und für rund Thlr. 1,892,000 Heizmaterial gebraucht; im Jahre 1857 sind für Heizmaterial rund Thlr. 2,220,000 gebraucht; im Jahre 1860 ist die Zahl der Nutzmeilen auf 3¼ Mill. gestiegen, während die betreffenden Ausgaben auf Thlr. 1,700,000 gefallen sind. Die Kosten des Brennmaterials pro Nutzmeile erscheinen somit um reichlich 41 % gefallen.

Ausser vielen interessanten Details ist dabei im Allgemeinen noch angeführt, dass die inzwischen eingeführte Kohlenheizung einen wesentlichen Antheil an der eingetretenen Ersparniss hat, und dass die Bahnverwaltungen den aus der Kohlenheizung resultirenden Gewinn im Durchschnitt zu 40 % angeben.

Welchen Massstab die betreffenden Bahnverwaltungen bei dieser Angabe zu Grunde gelegt haben, ist nicht ganz ersichtlich; die Annahme, dass allein der Gebrauch von Kohlen eine solche Ersparniss herbeigeführt habe, dürfte aber wohl eine Ueberschätzung sein.

Dass auf den meisten Bahnen (wahrscheinlich auf allen) durch Gebrauch von Kohlen zur Locomotivheizung öconomische Vortheile zu erzielen sind, darf wohl als allgemein anerkannt angenommen werden. Die Grösse dieser Vortheile wird sich aber auf den verschiedenen Bahnen nach den localen Verhältnissen sehr verschieden herausstellen; ebenso wird auf einzelnen Bahnen die reine Kohlenheizung zweckmässiger sein, auf andern dagegen die Beibehaltung des Mitgebrauchs von Coaks in einem grösseren oder kleineren Verhältnisse.

Auf der Cöln-Mindener Bahn waren im Jahre 1860 sehr annähernd durchschnittlich gleich viel Kohlen und Coaks verfeuert; im Jahre 1861 ist durchschnittlich nur knapp ¼ Coaks zu reichlich ¾ Kohlen verwendet; augenblicklich ist die Kohlenverwendung verhältnissmässig noch etwas verstärkt, hauptsächlich deshalb, um für die öconomische Frage einen sicheren Anhalt zu gewinnen. — Da die Cöln-Mindener Bahn einen erheblichen Theil des Kohlenreviers durchschneidet und eine grosse Auswahl zwischen verschiedenen Zechen und verschiedenen Qualitäten von Kohlen hat, so ist die wirklich öconomisch richtige Auswahl — nicht allein zwischen verschiedenen Kohlensorten, sondern auch zwischen Kohlen und Coaks — dort viel grösserem Wechsel unterworfen, als auf Bahnen, wo erhebliche Frachten oder andere constante Unkosten kleine Fluctuationen verhältnissmässig weniger erheblich erscheinen lassen.

Die localen Verhältnisse der Cöln-Mindener Bahn dürften für die Folge, vom öconomischen Standpuncte, mit mehr Wahrscheinlichkeit durchschnittlich eine verhältnissmässige Verstärkung des Coaksverbrauchs gegen jetzt rechtfertigen, als das Gegentheil. — Läge kein öconomischer Vortheil in der Verwendung von Kohlen, so würden — abgesehen davon, dass eine Beimischung von Kohlen zu den Coaks die Behandlung des Feuers erleichtert — wohl unzweifelhaft die reinlichen Coaks den in jeder Beziehung unreinlicheren Kohlen vorgezogen werden.

In Bezug auf die Erhaltung der Maschinen ist es wahrscheinlich, dass der innere Theil der Siederohre von den weichen Kohlentheilchen weniger angegriffen wird, als von den harten und scharfen Coaks-Stückchen; aus demselben Grunde wird die mechanische Abnutzung des Feuerkastens eine geringere bei Kohlen sein, als bei Coaks. — Welchen Einfluss die Stichflamme der Kohlen auf die Seitenwände des Feuerkastens und auf die Börtel der Siederohre ausübt, ist noch — weil schwer mit Sicherheit aufzuklären — eine offene Frage, und wird dies auch wohl noch lange Zeit bleiben.

Sichere Schwierigkeiten, resp. Unannehmlichkeiten und Nachtheile, welche theils bekämpft, theils ertragen werden müssen, sind, ausser dem Qualmen, namentlich die Ansammlung von glühenden Theilchen in der Rauchkammer, das Rosten der Rauchkammer-Rohrwand sowohl wie der übrigen Rauchkammerwände, und das Rosten im Kohlenraume des Tenders. — Die Verrostungs-Erscheinungen sowohl im Tender, wie in der Rauchkammer dürften hauptsächlich der zerstörenden Wirkung feuchter (resp. abwechselnd feucht und trocken werdender) loser Massen zuzuschreiben sein; an der einen Stelle ist es das theilweise angefeuchtete Grus von den Kohlen, an der andern Lösche, Asche etc.

Auf der Cöln-Mindener Bahn hat sich der gemischte Gebrauch von Coaks und Kohlen sowohl in Bezug auf Schlacken, als auf die Erhaltung der Roststäbe vortheilhafter gezeigt, als Coaks oder Kohlen allein, und ebenso auch in Bezug auf die Behandlung des Feuers, welche bei dem gemischten Gebrauche am leichtesten ist.

Verbrauch und Kosten waren dort wie folgt:

Im Jahre	Durchschnittlicher Kohlenpreis Sgr.	Inclusive kleiner Stück Kohlen etwa	Billiger als 1857 Proc.	Durchschnittlicher Coaks-Preis Sgr.	Brutto-Verbrauch pro Locomotiv-Nutzmeile: Coaks Pfd.	Kohlen Pfd.	Summa auf Coaks reducirt Pfd.	Pro Wagen-Achsmeile Pfd.	Kosten pro Nutzmeile Sgr.	Weniger als 1857 Proc.
1855, in Folge alter Verträge, für einen grossen Theil des Quantums zu 3,8 Sgr.	4,7	—	16	8,8	160	—	160	3,41	14,5	13
1855 kosteten die ausserhalb des genannten Vertrages beschafften Kohlen durchschnittlich	5,5	—	2							
1857	5,6	—	—	10,9	101	59	141	2,82	16,6	—
1860	4,0	1/6	28	6,8	94	93	155	3,35	12,2	27
1861	3,6	1/2	36	5,1	49	158	155	3,59	10,3	38

Wären im Jahre 1855 nicht zufällig die alten Verträge noch in Kraft gewesen, so würden die Kosten des Heizmaterials pro Nutzmeile höher gewesen sein, als 1857.

Der Einführung der Kohlenheizung, resp. der guten Meinung von den öconomischen Vortheilen derselben, ist das Fallen der Kohlenpreise in den letzten Jahren sehr zu Gute gekommen, und es scheint, dass vielfach die Kosten der Kohlen zu den jetzigen äusserst billigen Preisen mit denen der Coaks zu den früheren sehr hohen Preisen verglichen worden sind.

Es ist überhaupt nicht leicht, die Grösse dieses Vortheils auch nur annähernd zu berechnen, weil man immer in die Lage kommt, Vorhandenes mit nicht Vorhandenem und nicht Darstellbarem vergleichen zu müssen. — Will man den heutigen Kohlen-Verbrauch mit dem früheren Coaks-Verbrauche vergleichen, so ist eine grosse Frage, ob dieser, wenn reine Coaks-Feuerung beibehalten wäre, heute derselbe sein müsste; inzwischen gemachte oder möglich gewesene Verbesserungen in der Construction oder Handhabung der Locomotiven, Aenderungen in den Einrichtungen oder Gattungen der beförderten Wagen, wodurch vermehrte oder verminderte Zugkraft bedingt wird, Aenderungen in den Verkehrs-Verhältnissen, Zuwachs von Bahnen mit günstigeren oder ungünstigeren Verhältnissen etc. müssten dabei berücksichtigt werden, entziehen sich aber fast ganz jeder Berechnung.

Wollte man auf einer Bahn, welche heute ganz oder theilweise Kohlen gebraucht, die Gegenprobe mit Coaks machen, so würde man ebenfalls zu einem ganz falschen (für den Coaks ungünstigen) Resultate gelangen, weil aus selbstredenden Gründen sehr viel mehr Coaks gebraucht würde, als der Fall gewesen wäre, wenn die reine Coaks-Feuerung, anstatt aufgegeben zu sein, fortcultivirt worden wäre.

Im grossen Ganzen würde man vielleicht einen annehmbaren Anhalt gewinnen können, wenn man die jetzigen Kosten des Heizmaterials pro Meile mit den früheren vergliche unter Berücksichtigung der Conjuncturen in den Preisen der Kohlen und Coaks. Auch dies ist aber kaum ausführbar, weil einestheils das Steigen und Fallen der Preise auf den verschiedenen Bahnen sehr verschieden, und anderntheils die überall mehr oder weniger zu Gebote stehende Auswahl zwischen verschiedenen Sorten von grossem Einflusse ist. — Allein auf den Zechen, welche an der Cöln-Mindener Bahn liegen, giebt es Kohlensorten, wofür 40 % und darüber mehr verlangt wird, als für im Gebrauche befindliche Sorten.

Man wird sich daher wohl vorläufig mit einem sehr allgemeinen Bilde begnügen müssen, und es wird die Aufgabe jeder einzelnen Bahnverwaltung sein, diejenigen Materialsorten herauszufinden, bei denen sie im Ganzen nach den zeitigen Verhältnissen am meisten Vortheil hat.

Auf der Cöln-Mindener Bahn erscheint nach vorstehender Tabelle die durch die Kohlenheizung erzielte Ersparniss von 1861 gegen 1855, nach Abzug der in den gefallenen Kohlenpreisen liegenden Ersparniss, nur zu 5 %. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass inzwischen viele Umstände dort eingetreten sind, welche den Aufwand von Heizmaterial, pro Nutzmeile sowohl wie pro Wagen-Achsmeile, vermehren. Dahin gehören: die ganz bedeutende Zunahme des Güterverkehrs, wovon ein grosser Theil auf die Wagen à 100 Ctr. Tragfähigkeit pro Achse fällt; die Beförderung der sehr schwer gehenden Holländischen Wagen; die bedeutend vermehrte Geschwindigkeit der Courier- und Schnellzüge; der mehr und mehr hinzukommende, für die Zugkraft kostspieligere Dienst auf der Cöln-Giessener Bahn, und endlich die ganz bedeutende Zunahme der für die Zugkraft ungünstigsten Dienstarten, nämlich Rangir-Dienst, Hafen-Dienst, Dienst für die Zechen, die Magazine und andere Etablissements, und Dienst der Rheinbrücke. — Ein Güterzug bedarf mehr Zugkraft pro Nutzmeile, als ein Personenzug, und ein mit 100 Ctr. pro Achse beladener Wagen mehr pro Wagen-Achsmeile, als ein leichter beladener; die übrigen angeführten Umstände vermehren den Bedarf sowohl pro Nutzmeile, als pro Wagen-Achsmeile.

Es ist ganz wohl denkbar, dass auf einzelnen Bahnen in Folge zufälliger localer Verhältnisse durch die Kohlenheizung eine Ersparniss von 50 % und mehr erzielt werden kann; im ganzen Durchschnitt der Preussischen Eisenbahnen dürfte aber die Ersparniss eine sehr viel geringere sein:

1) sind die durchschnittlichen Kosten des Heizmaterials pro Nutzmeile auf allen Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1860 in Wirklichkeit nur **33** % niedriger gewesen, als 1855. Die durchschnittlichen Kosten des Heizmaterials pro Nutzmeile waren 1855: 23,1 Sgr., 1857: 23 Sgr., 1860: 15,5 Sgr.;

2) dürfte doch wohl als unzweifelhaft anzunehmen sein, dass die Kohlen erheblich billiger geworden sind, sowohl am Beziehungs-Orte, als die Fracht derselben; eine bestimmte Zahl dafür wird sich zwar kaum angeben lassen, aber es wird doch jedenfalls ein nicht unerheblicher Theil der eingetretenen Ersparniss von 33 % diesem Umstande zuzuschreiben sein.

Wenn nun aber auch hiernach die öconomischen Vortheile des Kohlengebrauchs theilweise zu hoch geschätzt sein dürften, so werden dieselben doch immer noch gross genug sein, um die Rückkehr zur reinen Coaks-Feuerung als ausser aller Wahrscheinlichkeit liegend, betrachten zu dürfen.

Zur Erhöhung der Dividenden hat der Gebrauch der Kohlen, gemeinschaftlich mit den gefallenen Preisen, einen für eine einzelne Ausgabe-Position sehr hübschen Beitrag geliefert. — Wenn z. B. auf der Cöln-Mindener Bahn im Jahre 1861 bei rund 460,000 Nutzmeilen die Kosten des Heizmaterials pro Nutzmeile anstatt des sehr niedrigen Betrages von 10,3 Sgr. ebenso hoch gewesen wären, als im Jahre 1857 (wo dieselben seit Eröffnung der Bahn am höchsten waren), nämlich 16,6 Sgr., so würden die rund 2 1/2 Millionen Thaler betragenden Betriebs-Ausgaben um Thlr. 96,600 höher gewesen sein.

Dortmund, 4. Juli 1862. J. Weidtman.

Vereinigte Staaten von Nordamerica.

Eisenbahngesetz im Staate Massachusetts.

—r— Indem wir die wesentlichen Puncte aus dem Eisenbahngesetze eines bestimmten Staates mittheilen, glauben wir eine Einsicht der in der Union bestehenden Eisenbahngesetzgebung überhaupt zu geben. Wir wählten zu diesem Zwecke den Staat Massachusetts weil sich die Eisenbahnen dieses Staates durch umsichtige Leitung und treffliche Verwaltung, sowie durch günstige Betriebsresultate vor den meisten andern Americanischen Bahnen sehr vortheilhaft auszeichnen. Die Gesetzesbestimmungen lauten:

1. Keine Eisenbahngesellschaft wird concessionirt, wenn die nachgesuchte Concession nicht durch ein Gutachten eines tüchtigen Ingenieurs unterstützt ist. Dieses Gutachten muss enthalten: Die Angabe der Beschaffenheit des Bodens, auf dem die projectirte Bahn erbaut werden soll; die horizontale und verticale Projection der Bahn; die Constructionsweise; die Möglichkeit der Ausführung; einen generellen Kostenvoranschlag.

2. Ein Concessionsgesuch bleibt unberücksichtigt, wenn diese gesetzlichen Bestimmungen nicht vollzogen sind, insonderheit wenn die Bahntrace nicht mit solcher Bestimmtheit angegeben ist, dass alle bei dem zukünftigen Bahnbau interessirten Personen zu beurtheilen vermögen, ob die Bewilligung ihre Rechte berühre, um allenfallsige Einreden und Beschwerden dagegen erheben zu können.

3. In jeder Incorperations-Acte für eine Eisenbahngesellschaft wird die Richtung der Bahn, wie sie bei der Baubewilligung nachgesucht worden ist, genau verzeichnet, so dass die Flurgemeinden und Ortschaften, durch welche die Linie sich erstrecken darf, bestimmt angegeben sind.

4. Jede constituirte Gesellschaft hat zur Besorgung der unmittelbaren Geschäfte einen Verwaltungsrath — zugleich Directorium — von wenigstens 5 Mitgliedern aus den Actionären zu wählen. Der Verwaltungsrath wählt unter sich einen Vorsitzenden, der zugleich Präsident der Gesellschaft ist. Ausserdem besteht die Direction aus einem beeidigten Secretär und einem Kassierer, der eine in den Statuten bestimmte Caution zu stellen hat.

5. Bei den Versammlungen der Actionäre ist jeder Inhaber einer Actie zu einer Stimme berechtigt; jedoch soll Niemand für mehr als den zehnten Theil sämmtlicher Actien stimmen dürfen.

6. Die Actien einer Eisenbahngesellschaft werden als persönliches Eigenthum betrachtet und können deshalb an Andere transferirt werden.

7. Die Actien-Einzahlungen an den Cassierer der Gesellschaft werden von der Direction bestimmt und die Zeit dazu öffentlich ausgeschrieben. Hat ein Actionär nach Verlauf von 30 Tagen die Einzahlung nicht geleistet, so kann die Direction, nach vorangegangener öffentlichen Bekanntmachung, die betreffenden Actien versteigern. Sollte der Verkaufspreis die einzuzahlende Summe sammt Interessen und Verkaufskosten nicht decken, so bleibt der frühere Actionär für den Ausfall der Gesellschaft haftbar; ist aber der Verkaufspreis höher als die rückständige Einzahlung, so ist der Actionär zu dem Ueberschuss berechtigt. Die verlangten Einzahlungen dürfen den im Privilegium bestimmten Nominalwerth der Actien nicht überschreiten; es geschehe denn mit Zustimmung aller Actionäre.

8. Jede Eisenbahn-Compagnie kann die für den Bau erforderlichen Grundstücke, Gebäude etc. erwerben; ist eine gütliche Abfindung mit den Eigenthümern nicht möglich, so entscheidet eine Schätzungs-Commission über den zu leistenden Ersatz. Diese Commission setzt auch die Grenzen fest, wenn an einzelnen Stellen eine über 5 Ruthen (à $17{,}_5$ Fuss) breite Grundfläche zum Bahnbau nöthig wird, da sonst ohne Einwilligung der Eigenthümer über diese Breite hinaus kein Grundstück angegriffen werden darf. Ebenso wird jeder andere durch die Anlage oder Unterhaltung der Bahn verursachte Schaden von der Commission nach den für die Anlage öffentlicher Strassen bestehenden Gesetzen abgeschätzt. Beide Parteien können, wenn sie mit einer solchen Schätzung der Commission nicht zufrieden sind, an eine Jury appelliren. Der Antrag wegen Abschätzung des Schadens muss innerhalb 3 Jahren nach Expropriation der Grundstücke gestellt werden.

9. Die Gesellschaft kann ausser zum Behufe der Vermessungen, Grund- und anderes Eigenthum nicht benützen, solange sie nicht, wenn es der Grundeigenthümer verlangt, für die Ersatz-Leistung des Schadens eine von der Commission zu bestimmende Sicherheit gestellt hat. Wenn ein Eigenthümer den von der Commission bestimmten und von der Gesellschaft angebotenen Schadenersatz nicht annimmt, und sich deshalb an die Jury wendet, so hat er, im Falle sie gegen ihn entscheidet, die Gerichtskosten zu zahlen; und wenn sich die Compagnie an die Jury wendet und keine Minderung der Schätzung bewirkt, so hat sie die Kosten der Appellation zu tragen.

10. Kreuzt eine Eisenbahn eine öffentliche Strasse, oder einen Weg, so soll dies in der Art geschehen, dass der Verkehr auf denselben nicht gehindert wird. Die Eisenbahngesellschaft muss alle Brücken, welche sie über oder unter einer Strasse, einem Canal etc. anzulegen hatte, im guten Stand erhalten.

11. Wenn Jemand auf irgend eine Weise eine Eisenbahn oder was dazu gehört, beschädigt, oder ihren Verkehr hindert, so hat er den 3fachen Betrag des dadurch verursachten Schadens zu ersetzen, und kann überdies zu einer Geldstrafe bis zu 1000 Dollars, oder einer Gefängnissstrafe bis zu einem Jahr verurtheilt werden.

12. Jede Locomotive muss auf eine Entfernung von wenigstens ¼ Meile vor jedem Wegübergang, und solange bis sie denselben passirt hat, pfeifen. An jedem Wege, der von der Eisenbahn im Niveau gekreuzt wird, muss ferner in angemessener Höhe eine Tafel errichtet sein, welche auf beiden Seiten die Aufschrift zu tragen hat: „Eisenbahnkreuzung, „schaut nach der Maschine, wenn es pfeift.“ Die Buchstaben dieser Schrift müssen wenigstens 9 Zoll Höhe haben. Halten die Behörden eines Ortsbezirkes diese Vorsichtsmassregel für unzureichend und verlangen Schlagbäume oder Barrièren zum Schliessen und Oeffnen, so haben sie sich deshalb schriftlich an die Compagnie zu wenden; im Verweigerungsfalle entscheiden die Commissäre. Bei Unterlassung obiger Vorschriften kann der Gesellschaft eine Geldstrafe bis zu 1000 Dollars auferlegt werden.

13. Die Directoren einer jeden Gesellschaft müssen jährlich über ihre Verhandlungen, sowie über ihre Einnahmen und Ausgaben an die gesetzgebende Macht des Einzelnstaates einen Rechenschaftsbericht erstatten und die Richtigkeit desselben durch einen Eid bekräftigen. Der erste Bericht ist innerhalb eines Jahres, von der Zeit der Constituirung der Gesellschaft, die folgenden sind im Monat Januar eines jeden Jahres vorzulegen. Die Bücher der Gesellschaft müssen zu jeder Zeit einem von der gesetzgebenden Gewalt eingesetzten Comité zur Einsicht und Prüfung offen stehen. Bei Nichterstattung des Rechenschaftsberichtes hat die Gesellschaft eine Geldstrafe zu zahlen, welche jedoch die Summe von 5000 Dollars nicht überschreiten darf.

14. Jede Gesellschaft kann nach Belieben die Fahr- und Frachttaxe für die Beförderung der Reisenden und Güter selbst reguliren; die gesetzgebende Gewalt hat aber das Recht, von Zeit zu Zeit, in Uebereinstimmung mit den in der Privilegiums-Urkunde enthaltenen Vorschriften, den Tarif zu ändern, jedoch darf die Ermässigung des jährlichen Reinertrages auf nicht weniger als 10% des Actiencapitals reducirt werden.

15. Nach Ablauf von 20 Jahren, von der Zeit der Bahneröffnung an gerechnet, hat der Staat das Recht, die Bahn sammt allen damit verbundenen Besitzungen, Rechten und Privilegien der Gesellschaft abzukaufen, indem er ihr hierfür eine Summe zahlt, welche dem eingezahlten Capital nebst einem reinen Gewinne von jährlich 10% von der Zeit der ersten Einzahlung bis zur Zeit des Kaufes gerechnet, gleich kommt.

16. Wer nach Eröffnung der Bahn ohne Erlaubniss der Gesellschaft auf dem Bahnkörper ein Pferd oder anderes Thier führt, treibt, oder auf demselben reitet, verfällt in eine Strafe bis zu 100 Dollars und hat ausserdem jeden Schaden, der Jemandem dadurch widerfährt, zu tragen. Wenn ein Pferd oder anderes Thier auf der Bahn frei herumlaufend getroffen wird, so soll diejenige Person, durch deren Versehen oder Nachlässigkeit dies geschehen ist, mit einer Strafe bis zu 20 Dollars belegt werden und überdies jeden verursachten Schaden tragen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Hannover-Thüringische Eisenbahn. (Gothaische Anleihe.) Gotha, 10. August. Die neueste Nummer der Gesetzsammlung veröffentlicht das Gesetz, nach welchem eine Staatsanleihe (die vierte unseres Herzogthums) von 400,000 Thlrn. zu 4 Proc. behufs der Aufbringung der Mittel zur Uebernahme von Actien der Hannover-Thüringischen Eisenbahn im Gesammtwerthe von 250,000 Thlrn. und behufs der Umwandlung der kündbaren Schuld in eine unkündbare Anleihe gemacht werden soll.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Tharandt-Freiberger Eisenbahn. (Eröffnung.) Dieselbe hat am 11. August für Personen- und Güterverkehr stattgefunden.

Cöln-Mindener Eisenbahn. Kohlenversand im vorigen Jahre. Sonstige Hauptfrachten. Von dem Gesammtquantum der beförderten Kohlen kommen 36,831,682 Ctr. oder etwas über $94\frac{1}{2}$ % auf die unmittelbaren Sendungen der an der Cöln-Mindener Bahn gelegenen Productionsorte; 1,935,808 Ctr. (wenn der Versand der Steele-Vohwinkeler Kohlen an der Station Düsseldorf mit 505,708 Ctr. dazu gerechnet wird) auf die Transporte Bergisch-Märkischer Kohlen, 31,540 Ctr. auf die Transporte Bückeburger und Osnabrücker Kohlen, und der Rest von etwa $\frac{1}{3}$ % auf die Sendungen unbestimmteren Ursprungs aus zweiter Hand.

Der Kohlen-Versand ab den benachbarten Productionsorten vertheilt sich auf die Stationen:

Borbeck	mit	10,924,620	Ctr.	gegen	9,691,530	Ctr.	im Vorjahre
Essen	„	10,124,500	„	„	9,203,495	„	„
Gelsenkirchen	„	5,284,100	„	„	3,565,910	„	„
Dortmund	„	3,980,897	„	„	2,772,335	„	„
Oberhausen	„	3,734,950	„	„	3,032,030	„	„
Herne	„	2,782,615	„	„	1,648,503	„	„

und hat demnach im Ganzen um 6,917,879 Ctr. oder 23 %, und zwar effectiv wie verhältnissmässig am stärksten auf Station Gelsenkirchen zugenommenen, deren Versand seit Einführung der Kohlen Extrazüge nach Holland (im Jahre 1859) von 321,440 Ctrn. im Jahre 1858 auf die vorstehende hohe Ziffer, also in den drei letzten Jahren um nahezu 5,000,000 Ctr. gestiegen ist. Von den demnächst folgenden Zunahmen

der Stationen Borbeck (1,233,070 Ctr.), Dortmund (1,208,562 Ctr.), Herne (1,134,112 Ctr.) sind die beiden letzteren, weil grösstentheils dem Norddeutschen Verkehr und demnach der längsten Transportstrecke (von durchschnittlich 21½ Meile) zufallend, die effectiv wichtigsten gewesen.

Von den über die Cöln-Mindener Bahn beförderten Kohlen fremden Ursprungs, im Ganzen 1,967,348 Ctr. kommen: auf die directen Sendungen Bergisch-Märkischer Station 1,430,100 Ctr. gegen 1,364,380 Ctr. im Vorjahre; auf die Sendungen ab Düsseldorf (im Binnenverkehr) 505,708 Ctr. gegen 258,560 Ctr. im Vorjahre; auf die Sendungen Bückeburger und Osnabrücker Kohlen (ab Minden, Löhne und der Hannoverschen Station Piesberg) 31,540 Centner gegen 46,503 Center im Vorjahre.

Der bei weitem grössere Theil der diesmaligen Zunahme in der specifischen Bewegung des Kohlenverkehrs fällt somit in noch stärkerem Masse als im Vorjahre auf den Export nach fremden Bahnen, welcher mit fast 45 % an der Bewegung des Gesammt-Kohlenquantums participirte, also kaum noch erheblich hinter den riesigen Verhältnissen des Localverkehrs zurücksteht. Den wesentlichsten Einfluss auf diese noch fortwährend im Steigen begriffene Entwickelung des Kohlen-Exports hatten wie im Vorjahre die Kohlen-Extrazüge nach den Bahnen des Norddeutschen Verbandes auch nach der Niederländischen Rhein-Eisenbahn.

Eingebracht haben die Kohlen-Extrazüge: im Norddeutschen Verkehr 116,422 Thlr. 11 Sgr. 7 Pf. gegen 31834 Thlr. 23 Sgr. 5 Pf. im Vorjahre, im Niederländischen Verkehr 48284 Thlr. 1 Sgr. 9 Pf. gegen 26651 Thlr. 19 Sgr. 5 Pf. im Vorjahre, im Ostfriesischen Verkehr 438 Thlr. 1 Sgr. 10 Pf. gegen — Thlr. — Sgr. — Pf. im Vorjahre, in Summa 165144 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf. gegen 58486 Thlr. 12 Sgr. 10 Pf. im Vorjahre oder 12 % gegen 5 % der betreffenden Gesammt-Kohlenfrachten.

Die Zunahme des Kohlen-Exports nach den linksrheinischen Stationen (via feste Rheinbrücke), dessen effective Wichtigkeit für die C.-M. Bahn in den oben angegebenen Ziffern hervortritt, hat den durch die vorjährigen Anfänge erregten Erwartungen vollständig entsprochen. Weniger kann dieses von Bezügen der Cöln-Giessener Bahn gesagt werden, in welchen mit der Vollendung der Ruhr-Sieg-Bahn und mit der gleichzeitigen Einführung eines erheblich niedrigeren Kohlentarifs auf dieser Bahn ein sehr fühlbarer Rückschlag eintrat. Erst im gegenwärtigen Jahre, nachdem ein besonderer Kohlentarif für die Cöln-Giessener Bahn die höhere Genehmigung erhalten hatte, war die Direction in der Lage, dieser Concurrenz entgegen zu wirken, die indessen für die wichtigen Bezüge der Siegen-Betzdorf-Giessener Strecke immerhin als eine berechtigte bestehen bleiben wird.

Der Coakstransport hat durch die steigende Ausdehnung der Bezüge der Norddeutschen Bahnen, der Rheinischen und der Cöln-Giessener Bahn wieder eine erhöhte Wichtigkeit erlangt, und gegen sein bisher günstigstes Jahresresultat (das von 1856) einen Mehrertrag von rot. 15,000 Thlr. geliefert. Fast ¾ der Bewegungs- und Ertragszunahme fallen auf die Sendungen im Norddeutschen Verkehr, welcher nunmehr an dem Coakstransport überhaupt mit 61 % der Bewegung und 57 % des Ertrages, also mit der grösseren Hälfte betheiligt ist. Von den im Norddeutschen Verkehr im Ganzen beförderten 551,890 Ctr. Coaks bezogen die Stationen der

	Mit gewöhnl. Zügen.	Mit Kohlen-Extrazügen
Braunschweigischen Bahnen	204,310 Ctr.	39,200 Ctr.
Hannoverschen Bahnen	150,485 „	1,000 „
Magdeburg-Halberstädter Bahn	93,595 „	46,100 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	2,200 „	15,000 „
in Summa	450,590 Ctr.	101,300 Ctr.

Die Stationen der Cöln-Giessener Bahn empfingen 351,802 Ctr., die der Rheinischen Bahn 180,800 Ctr. und die der Westfälischen, resp, der Hannoverschen Westbahn 4000 Ctr. Coaks, wonach die Sendungen über die Bahn hinaus im Ganzen etwas über ⅔ des überhaupt und demnach das Doppelte des im Localverkehr beförderten Coaks-Quantums ausmachen.

Von den übrigen Tarifclassen lieferten, wie oben gesagt, die Güter zu ermässigter Fracht einen dem der Kohlen- und Coaks-Transporte fast gleichen Mehrertrag, wogegen die Zunahme der Normal- und Eilgutclassen eine vergleichsweise unerhebliche geblieben ist. Die bemerkenswerthesten Transportzunahmen der Hauptartikel dieser Frachtclassen, welche ein volkswirthschaftliches Bild der Güterbewegung und Localproduction geben, betragen für den Gesammt-Verkehr (in runden Zahlen) bei den Gegenständen des Verkehrs und Verbrauchs: Getreide und Hülsenfrüchte 800,000 Ctr., Mehl- u. Mühlenfabricate 175,000 Ctr., Kartoffeln 85,000 Ctr., Fleischwaaren 25,000 Ctr., Fettwaaren und Oele 121,000 Ctr., Rohtabak 51,000 Ctr. etc.; bei den Gegenständen der Berg-, Hütten- und Fabrik-Industrie: Roh- und Brucheisen, Erze 650,000 Ctr., Bau- und Werksteine 632,000 Ctr., Bau- und Grubenholz 350,000 Ctr., fabricirtes Eisen, Eisen- und Stahlwaaren 268,000 Ctr., Erden 234,000 Ctr., Roh-Baumwolle und Twiste 46,000 Ctr., mineralische Säuren 45,000 Ctr., aussereuropäische Nutzhölzer 34,000 Ctr., Papier 28,000 Ctr., Lumpen 26,000 Ctr., Leinen- und Segeltuch 26,000 Ctr. etc.

Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft. (General-Versammlung). Wir geben in Nachstehendem das uns mitgetheilte Protocoll. Aachen am 6. August 1862.

Anwesend: A. Seitens der Deputation:

1) Herr Präsident Bischoff, Vorsitzender, 2) Herr Commerzienrath Scheibler, 3) Herr Commerzienrath H. Nellessen, 4) Herr Commerzienrath Dubois de Luchet, 5) Herr Commerzienrath Baum, 6) Herr J. Quack, 7) Herr Oberbürgermeister Hammers, 8) Herr Handelskammer-Präsident Thywissen.

B. Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction:

1) Herr Regierungsrath Freiherr von Duering, Vorsitzender.
2) „ Eisenbahn-Director Simons.

C. Seitens der Actionäre

waren 1457 Actien durch 201 Stimmen vertreten.

Die auf heute statutenmässig zusammenberufene General-Versammlung der Actionäre der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft wurde in Gemässheit § 12 des Staatsvertrages vom 29. September 1849 durch den Deputations-Vorsitzenden, Handelsgerichts-Präsidenten Bischoff eröffnet, sodann der Herr Neumann mit Führung des Protocolles beauftragt, die Herren Carl Walther, J. C. Mahrt und J. Hochs ersucht, gemäss § 36 des Statuts im Namen der Actionäre das Protocoll zu unterzeichnen und endlich die Herren Dubois de Luchet und H. Thywissen zu Wahlscrutatoren für die vorzunehmende Ergänzungswahl der ausscheidenden Deputations-Mitglieder und Stellvertreter ernannt.

Der Vorsitzende theilte aus dem gedruckten von der Königlichen Direction erstatteten Geschäftsberichte über die Betriebs-Verwaltung des Jahres 1861 folgende Haupt-Resultate mit:

A. Bau:

Die Höhe des nominellen Anlage-Capitals beträgt gegenwärtig 7,950,000 Thlr. — Sgr. — Pf.,

und sind davon bis ultimo 1861 vereinnahmt . . . . . 7,472,618 „ 16 „ 10 „
verausgabt . . . . . 7,390,307 „ 23 „ 4 „
bleibt baarer Bestand . . 82,310 Thlr. 23 Sgr. 6 Pf.,

welcher bei der Disconto-Gesellschaft zu Berlin gegen banquiermässige Zinsen deponirt ist.

Im vergangenen Jahre wurden nur 21 Prioritäts-Obligationen III. Emission zum Durchschnitts-Course von 88 1/10 % veräussert, und befinden sich gegenwärtig noch 3016 Stück Prioritäts-Obligationen III. Emission im Bestande und Eigenthume der Gesellschaft.

B. Betrieb:

1) Die Verkehrs-Verhältnisse

haben sich auf der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, ungeachtet der vermehrten Concurrenz der Cölner festen Eisenbahnbrücke, im Jahre 1861 in allen Branchen so erfreulich belebt und gehoben, dass das verflossene Betriebsjahr als das beste seit Eröffnung der Bahn bezeichnet werden kann.

Der Personen-Verkehr stieg, Dank der auf Andringen der Direction und der Gesellschafts-Deputation höhern Ortes bewilligten Verbesserung des Fahrplanes durch Wiederherstellung eines 4. reinen Personenzuges, in der Frequenz um 16,5 % oder 142,930 Personen und in der Einnahme um 14,729 Thlr. 20 Sgr. oder 6,4 %, hat also den ausserordentlichen Zuwachs, welchen 1860 die nur alle 7 Jahre wiederkehrende Aachener Heiligthumsfahrt brachte, nicht nur im gewöhnlichen Laufe der Dinge überwunden, sondern noch übertroffen.

Der Güter-Verkehr vermehrte sich in bemerkenswerther Weise um 1,211,992 Ctr. oder 24,2 % gegen das Vorjahr, und sein Ertrag um 44,811 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf. oder 16,7 %. Es participirten an dieser Zunahme alle Tarifclassen, am meisten die Kohlen mit 543,185 Ctr., die groben Fabricate (II. B.) mit 316,885 Ctr. und die Rohproducte mit 286,095,8 Ctr.

Der Vieh-Transport endlich hat, obgleich derselbe sich 1860 gegen 1859 schon in der Frequenz um 97 % und in der Einnahme um 143,2 % gehoben hatte, 1861 gegen das Vorjahr in der Frequenz noch um 42,051 Stück oder 42,5 % und in dem Ertrage um 8124 Thlr. 27 Sgr. 7 Pf. oder 53,5 % zugenommen.

Im November des verflossenen Jahres ist durch die Eröffnung der Mastricht-Lütticher Eisenbahn eine neue, wenn auch nicht kürzere, so doch von schädlichen Concurrenz-Interessen unabhängigere Verbindung nach Belgien und Frankreich ins Leben getreten, welche nicht nur einen neuen Theil des reichen Maasthales erschliesst, sondern auch durch einmüthiges Zusammenwirken befreundeter Nachbarn eine Belebung der internationalen Verkehrsbeziehungen verspricht.

In weiterer Nachbarschaft ist ferner die im vorigen Jahresberichte in Aussicht gestellte Vollendung der Ruhr-Sieg-Bahn in der Mitte des Jahres und die der Deutz-Giessener Bahn zu Ende desselben erfolgt und das ebendaselbst erwähnte Bahnproject Altenbeken-(Buke-) Kreiensen gesetzlich gesichert und in der Ausführung bereits begonnen. Die günstigen Einwirkungen dieser neuen Zuflussquellen und Anschlüsse auf das diesseitige Unternehmen können nicht ausbleiben, sobald der Bau einer festen Rheinbrücke bei Düsseldorf realisirt sein wird, deren Zulässigkeit oberhalb oder unterhalb der Schiffbrücke zu Düsseldorf Seitens des Militär-Fiscus nunmehr anerkannt ist und deren technische Vorarbeiten bereits höhern Ortes der anschliessenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn übertragen worden sind.

Hoffen wir, über das rüstige Fortschreiten dieses, für die Interessen der angrenzenden Bahnen und Provinzen, sowie des gesammten Staates gleich wichtigen Werkes im nächsten Jahresberichte recht erfreuliche Mittheilungen machen und die Eröffnung der dadurch zu schaffenden kürzeren und unabhängigen Preussischen Handels- und Etappen-Strasse von Westen nach Osten und Norden recht bald begrüssen zu können.

2. Die finanziellen Ergebnisse

übertreffen die aller Vorjahre, sowohl in Folge des obgedachten Aufschwunges der Verkehrs-Verhältnisse, als in Folge der möglichsten Einschränkung der Ausgaben.

Denn die erzielten Gesammt-Einnahmen von 618,110 Thlr. 11 Sgr 10 Pf. sind die höchsten seit Eröffnung der Bahn und das Ausgabe-Verhältniss von nur 39,$_{53}$ % das niedrigste und günstigste, was bisher in diesseitiger Betriebs-Verwaltung erreicht wurde, obgleich durch die Zunahme des Verkehrs gegen das Vorjahr noch 8499 Nutz- und 16,937 Achsmeilen mehr gefahren werden mussten.

Nach vollständiger Deckung sämmtlicher Zinsen und Amortisationsraten der emittirten Prioritäts-Obligationen und nach vollständiger, den neuern höhern Bestimmungen entsprechender Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds mit zusammen 107,656 Thlr. 29 Sgr. 1 Pf. ergiebt der Final-Abschluss noch einen reinen Ueberschuss von 97,829 Thlr. 11 Sgr. 9 Pf., welcher den des Vorjahres um 61,180 Thlr. 28 Sgr. 8 Pf. oder 166,$_{94}$ % und den Etat um 75,651 Thlr. 11 Sgr. 9 Pf. oder 341,$_{12}$ % übersteigt, die Mittel zur Deckung von 2,$_{45}$ % Zinsen der Stamm-Actien darbietet und demgemäss zur Realisirung der Staatsgarantie von 3½ % nur noch einen Staats-Zuschuss von 42,171 Thlr. 18 Sgr. 3 Pf. erfordert oder 60,893 Thlr. 28 Sgr. 8 Pf. d. h. 59,$_{08}$ % weniger als im Vorjahre.

Die reinen Betriebs-Einnahmen (excl. Staats-Zuschuss) betragen pro 1861 . . . . . 618,110 Thlr. 11 Sgr. 10 Pf.,
mithin gegen das Vorjahr 1860 von . . 548,535 „ 11 „ 7 „
mehr: 69,575 Thlr. — Sgr. 3 Pf.,
oder 12,$_{68}$ %. Ein Vergleich mit den Vorjahren ergiebt, dass sich die Einnahmen in den 9 Betriebsjahren seit Eröffnung der Bahn fast verdreifacht haben.

Die reinen Betriebs-Ausgaben (excl. Verzinsung und Amortisation) stellen sich 1861 auf 244,339 Thlr. 16 Sgr. oder gegen den Etat 1861 um 14,490 Thlr. 26 Sgr. d. h. 3,$_{89}$ % geringer und gegen das Vorjahr zwar absolut um 8649 Thlr. 2 Sgr. 2 Pf. oder 3,$_{67}$ % höher, weil in Folge höherer Anordnungen der Besoldungstitel I der Subaltern-Beamten allein um 8167 Thlr. 2 Pf. reicher dotirt wurde, allein relativ, im Verhältniss zu den Einnahmen, mit ihren 39,$_{53}$ % um mehr als 3 % günstiger oder geringer.

Im Vergleich zu den Vorjahren ergiebt sich, dass die Ausgaben von den Einnahmen 1853 = 64,$_{39}$ %, dagegen 1861 nur 39,$_{53}$ % absorbirten, in diesen 9 Jahren seit Eröffnung des Betriebes sich also um 24,$_{86}$ % ermässigten, während die Frequenz bei den Personen um 147,$_{1}$ %, und bei den Gütern um 201,$_{45}$ % zugenommen hat.

Balancirt man die Einnahme von . . . 618,110 Thl. 11 Sg. 10 Pf.,
gegen die Ausgabe von . . . . . 244,339 „ 16 „ — „
so resultirt als Ueberschuss die Summe von . 373,770 Thl. 25 Sg. 10 Pf.

Hiermit waren zu decken:

1) die Zinsen der bis ult. 1861 verkauften Prioritäts-Obligationen I., II., III. Emission mit . . . . . 143,885 Thl. 15 Sg. — Pf.
2) die Armortisationsraten ad 1 mit . . 24,400 „ — „ — „
3) die vorschriftsmässige Dotation des Reserve- u. Erneuerungsfonds mit 107,656 „ 29 „ 1 „ 275,942 „ 14 „ 1 „

wonach ein Saldo verblieb von 97,828 Thl. 11 Sg. 9 Pf.,
zur Verzinsung der Stamm-Actien.

Die laut Vertrag vom 29. September 1849 garantirten 3½ % Zinsen der bis ult. 1861 emittirten 4 Millionen betragen . . . . . 140,000 „ — „ — „

es fehlten mithin noch 42,171 Thl. 18 Sg. 3 Pf.,
welche Fiscus auf Grund jenes Vertrages zulegen musste. Dieser Staatszuschuss beträgt gegen das Vorjahr 60,893 Thlr. 26 Sgr. 8 Pf. oder 59,$_{08}$ % weniger.

Der Reservefonds hatte ult. 1861 einen Bestand von . . . . . 25,130 Thlr. 18 Sgr. 2½ Pf.,
der Erneuerungsfonds einen desgleichen von . . . . . 106,191 „ 14 „ 7 „

Die Bestände der mit der Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn gemeinschaftlichen Pensionsfonds betrugen ult. 1861:
a) für definitiv angestellte Beamte . . 17,551 Thlr. 29 Sgr. — Pf.
b) „ nicht definitiv angestellte Beamte . . . . . 85,586 „ 1 „ 9 „

Die Amortisation der Prioritäts-Obligationen I., II. und III. Emission schreitet nach Massgabe der Privilegien fort.

Hiernächst theilt der Vorsitzende mit, dass die Betriebsrechnung für das Jahr 1861 bereits gelegt sei, die Revision und Abnahme passirt habe und da sich dabei nichts zu erinnern gefunden, die Decharge ertheilt worden sei.

Endlich wurde zu der statutenmässigen Ergänzungswahl der in diesem Jahre ausscheidenden Deputations-Mitglieder und deren Stellvertreter übergegangen. Es scheiden aus:

A. von den Mitgliedern:

1) Herr Commerzienrath Dubois de Luchet aus Burtscheid,
2) „ J. Quack aus Gladbach.

B. von den Stellvertretern:

1) Herr Oberbürgermeister Hammers aus Düsseldorf,
2) „ H. Thywissen jun. aus Neuss.

Nach den Ergebnissen der eingesammelten Stimmzettel sind für die nächste zweijährige Periode 1862/64 durch absolute Mojorität gewählt:

ad A. als wirkliche Mitglieder:

1) Herr Commerzienrath Dubois de Luchet mit 182 Stimmen,
2) „ J. Quack mit 199 Stimmen.

ad B. als Stellvertreter:

1) Herr Oberbürgermeister Hammers mit 184 Stimmen,
2) „ H. Thywissen mit 199 Stimmen.

Die vorgenannten Herren sämmtlich anwesend, acceptirten die auf sie gefallene Wahl.

Schliesslich nahm die Versammlung mit Interesse historische Kenntniss von einer Mittheilung des Vorsitzenden und des Herrn Commerzienraths Baum über die Thätigkeit des Privat-Brückenbau-Comité's zu Düsseldorf und vertraut der Direction, dass sie in bisheriger Weise nach Massgabe ihres Jahresberichts fortfahren werde, die baldmöglichste Realisirung der festen Eisenbahnbrücke zu Düsseldorf im Auge zu behalten und mit allen Mitteln zu fördern, da von ihr die Zukunft der Aachen-Düsseldorfer Bahn abhänge.

Ein Mehreres war nicht zu verhandeln, und wurde die General-Versammlung mit Vorlesung des Protocolles geschlossen.

Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn. (General-Versammlung). Crefeld, am 8. August 1862. Anwesend:

A. Seitens der Deputation:

1) Herr Landrath Leysner, Vorsitzender, 2) Herr Hermes, 3) Herr Hugo Haniel, 4) Herr W. Specken.

B. Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction:

1) Herr Regierungs-Rath Freiherr von Duering, Vorsitzender,
2) Herr Eisenbahn-Director Simons.

C. Seitens der Actionäre:

waren 218 Actien durch 25 Stimmen vertreten.

Die auf heute statutenmässig zusammenberufene General-Versammlung der Actionäre der Ruhort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft wurde in Gemässheit § 12 des Staats-Vertrages vom 26. September 1849 durch den Deputations-Vorsitzenden Landrath Leysner eröffnet, sodann der Herr Neumann mit Führung des Protocolles beauftragt, und die Herren J. Hermes und W. Specken zu Wahlscrutatoren ernannt.

Der Vorsitzende theilte aus dem gedruckten, von der Königlichen Direction erstatteten Geschäftsberichte über die Betriebs-Verwaltung des Jahres 1861 folgende Hauptresultate mit:

A. Bau:

Die Höhe des gegen das Vorjahr nicht vergrösserten nominellen Anlage-Capitals beträgt = 3,512,000 Thlr.
und ergiebt der Abschluss des Baufonds ultimo 1861:
eine Einnahme von 3,424,755 Thlr. 10 Sgr. 10 Pf.
eine Ausgabe von 3,424,742 „ 5 „ 8 „
mithin einen Baarbestand von 13 Thlr. 5 Sgr. 2 Pf.

Ausserdem sind, nach Deckung der im vorigen Jahresberichte erwähnten schwebenden Schuld von 218,145 Thlr. 1 Sgr., gegenwärtig noch 319 Stück Prioritäts-Obligationen III. Emission, also 31,900 Thlr. disponible und sind 1861 zu jenem Zwecke 2485 Stück derselben zum Durchschnitts-Course von 88 % verkauft worden.

B. Betrieb.

1. Die Verkehrs-Verhältnisse.

Unter dem Schutze der beruhigten, wenn auch noch nicht consolidirten, politischen Verhältnisse Europas hat der Verkehr der Bahn, ungeachtet der wachsenden Concurrenz der festen Eisenbahn-Brücke bei Cöln gegen den diesseitigen Rhein-Traject Homberg/Ruhrort sich während des verflossenen Betriebsjahres im Allgemeinen wieder nach und nach belebt und gehoben, auch verspricht derselbe durch seine ruhige, natürliche Entwickelung, sowie durch seine fortschreitenden Finanz-Resultate eine gedeihliche Zukunft des Unternehmens nachhaltig zu sichern.

Aus dem Personen-Verkehre wirkte die, erst im Laufe des Jahres erreichte Verbesserung des Fahrplanes durch Creirung eines 4. reinen Personenzuges und durch Behebung verschiedener Anschluss-Erschwernisse in Ruhrort im Ganzen insoweit günstig, als die Frequenz um 11,779 Personen oder 2,$_{3}$ % gegen das Vorjahr stieg, allein der Einfluss dieser Bemühungen war zu kurz, um auch finanzielle Resultate zu erzielen, vielmehr blieb die Einnahme in Folge überwiegender Zunahme der IV. Wagenclasse, also der kürzern Touren, um 779 Thlr. 24 Sgr. 6 Pf. oder 0,$_{8}$ % gegen 1860 zurück.

Dagegen vermehrte sich der Güter-Verkehr in einer weit befriedigenderen Weise um 542,626 Ctr. oder 11,$_{8}$ % in der Freuquenz und 20,169 Thlr. 19 Sgr. 10 Pf. oder 8,$_{8}$ % im Ertrage. Dieser erfreuliche Zuwachs liegt vorzugsweise in der Tarifclasse der Kohlen mit 437,900 Ctr. oder 16,$_{7}$ % und 13,599 Thlr. 27 Sgr. oder 16,$_{11}$ % Mehr-

Einnahme, demnächst in der Classe IIB. (grobe Fabricate) mit 148,774 Ctr. oder 21,9 % und 4,512 Thlr. 27 Sgr. 11 Pf. oder 18,8 % Mehr-Ertrag.

Bei beiden Transportzweigen überwiegt der Binnen-Verkehr und zwar: beim Personen-Verkehr mit 96,156 % der Frequenz und 91,995 % der Einnahme, beim Güter-Verkehr mit 86,33 % der Frequenz und 86,11 % der Einnahme, was mit Grund zu der vorstehenden Annahme berechtigt, dass die Zukunft des Unternehmens in der solidesten und nachhaltigsten Weise gesichert erscheint.

Für diese Zukunft des Unternehmens ist die kürzlich erfolgte Betriebs-Eröffnung der Witten-Duisburg-Oberhausener Bahn, welche unter der Verwaltung der befreundeten Bergisch-Märkischen Direction steht, von grosser Wichtigkeit, denn sie erschliesst dem Eisenbahn-Verkehre in nächster Nachbarschaft gleichsam ein ganz neues Kohlenrevier und wird, trotz des gegenwärtigen Umweges über Oberhausen der Bahn zuversichtlich neuen Verkehrs-Zufluss bringen, demnächst aber noch an Bedeutung gewinnen, sobald die Bahnlücke Styrum-Ruhrort von nur 5/4 Meilen ausgefüllt, dadurch eine directe Verbindung einerseits mit der Traject-Anstalt Ruhrort/Homberg, sowie der ganzen linksrheinischen Bahnroute bis Belgien und Frankreich und andererseits über Dortmund-Soest mit ganz Westfalen und Thüringen hergestellt ist. Diese Ergänzung des betreffenden Bahnnetzes erscheint in sich so nothwendig, dass sie nur noch eine Frage der Zeit bilden kann und zu ihrer Realisirung event. auch der Credit und die Mittel der Ruhrort-Crefelder Eisenbahngesellschaft bei ihrer gegenwärtigen Consolidirung ausreichen werden.

Ausserdem hat der Bau der Anschlussbahn Crefeld-Cleve Seitens der Rheinischen Gesellschaft nunmehr begonnen und steht zu hoffen, dass durch dessen Vollendung bald ein neues Absatzgebiet für die Ruhrkohlen hinzutreten und auch aus diesem Bahn-Rayon eine neue Verkehrquelle zufliessen wird.

2. Die finanziellen Ergebnisse

gestalteten sich für das verflossene Jahr 1861 so günstig, dass der Reinertrag nach vollständiger Deckung sämmtlicher Zinsen und Amortisationsraten der emittirten Prioritäts-Obligationen, sowie nach voller Notirung des Reserve- und Erneuerungsfonds nicht nur hinreicht, die garantirten 3½ % Zinsen der Stamm-Actien aus eigenen Mitteln zu zahlen, also eines jeden Staats-Zuschusses entbehren zu können, sondern auch noch die Möglichkeit gewährte, eine Superdividende von 7/30 % zu vertheilen und zugleich an den Staat ein Präcipuum von 1644 Thlr. 3 Sgr. 10 Pf., sowie eine Steuer von 1400 Thlr. zu entrichten.

Diese Resultate stehen unter den bisherigen 11 Betriebsjahren nur denen des Jahres 1857 in absoluter Weise nach, übertreffen indess die letztern in relativer Hinsicht noch insofern, als das diesjährige Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen von nur 40,77 % gegen das von 1857 von 47,12 % sich noch um 6,35 % niedriger stellt und somit das günstigste ist, was bisher erzielt worden.

Dieser Umstand würde daher auch pro 1861 schliesslich zu höheren disponiblen Ueberschüssen als 1857 führen, wenn man die damals normirenden Abrechnungs-Grundsätze anwendete, die indess Behufs sicherer Fundirung des Reserve- und Erneuerungsfonds seit 1858 höhern Orts modificirt wurden.

Auch die Homberg-Ruhrorter Traject-Anstalt hat sich im Jahre 1861 ebenfalls finanziell gut bewährt.

Durch dieselbe wurden im Ganzen 2,695,244,8 Centner Güter trajectirt.

Die Einnahmen aus dem Rheintraject allein betragen:

für Güter und Vieh	49,396 Thlr.	11 Sgr.	6 Pf.
für Personen, Gepäck	1805 „	28 „	6 „
zusammen:	51,202 Thlr.	10 Sgr.	— Pf.
Betriebskosten sind erwachsen	23,123 „	12 „	10 „
mithin verblieb ein Ueberschuss von:	28,078 Thlr.	27 Sgr.	2 Pf.

welcher das Gesammt-Anlage-Capital von 576,305 Thlr. 1 Sgr. 11 Pf. mit 4,87 % verzinste.

Die Maximalleistung der Traject-Anstalt betrug am 12. Dec. 263 Wagen.

Die reinen Betriebs-Einnahmen (excl. Staats-Zuschuss) betragen

1861	368,670 Thlr.	6 Sgr.	3 Pf.
dagegen 1860	349,906 „	8 „	4 „
mithin 1861 mehr	18,764 Thlr.	27 Sgr.	11 Pf.

oder 5,36 %.

Ein Vergleich zu den frühern Jahren ergiebt, dass sich die Betriebs-Einnahmen in den 10 vollen Betriebsjahren fast vervierfachten.

Die reinen Betriebs-Ausgaben (excl. Verzinsung, Amortisation und Reservefonds) belaufen sich

1861 auf	150,430 Thlr.	26 Sgr.	11 Pf.
dagegen 1860 „	150,118 „	20 „	8 „
sind mithin 1861 nur höher um	222 Thlr.	6 Sgr.	3 Pf.

oder 0,14 %, obgleich 2,247,5 Achsmeilen mehr durchfahren, 11,779 Personen mehr befördert und 542,626,5 Centner Gut mehr transportirt wurden.

Im Vergleich zu den Vorjahren ergiebt sich, dass die Ausgaben von den Einnahmen 1852—70,50 %, 1861 dagegen nur 40,77 % absorbirten, sich mithin in diesen 10 vollen Betriebsjahren um 29,93 % verminderten, während die Frequenz bei den Personen sich mehr als verdreifachte und bei dem Güterverkehre mehr als versechsfachte.

Balancirt man:

gegen die Einnahme von	368,670 Thlr.	6 Sgr.	3 Pf.
die Ausgabe von	150,340 „	26 „	11 „
so resultirt ein Ueberschuss von	218,329 Thlr.	9 Sgr.	4 Pf.,

welcher den des Vorjahres um 18,542 Thlr. 21 Sgr. 8 Pf. oder 9,28 % übersteigt.

Aus diesem Reinertrage wurden gedeckt:

1) die Zinsen der bis ult. 1861 verkauften Priorit.-Oblig. I. II. u. III. Emission mit	82,385 Thl.	7 Sg.	6 Pf.	
2) desgl. der im Laufe des Js. getilgten schwebend. Schuld mit	3,555 „	21 „	2 „	
3) die Amort.-Raten ad 1 mit	12,600 „	— „	— „	
4) die vorschriftsm. Dotation des Reserve- u. Erneuerungs-Fonds mit	60,711 „	25 „	2 „	
Summa:				159,252 „ 23 „ 10 „
und verblieb ein Saldo von				59,076 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf.
zur Verzinsung der Stamm-Actien. Die vom Staate garantirten 3½ % Zinsen der 1,500,000 Stamm-Actien betragen zunächst				52,500 „ — „ — „
konnten also aus diesem Saldo voll gezahlt werden und liessen noch einen Rest von				6,576 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf.
Es bedurfte also keinerlei Staatszuschusses, vielmehr erhielt Fiscus gemäss § 6 des Staats-Vertrages vom 26. Septbr. 1849 ein Präcipuum v. ¼ dieses Restes mit				1,644 „ 3 „ 10 „
bleiben:				4,932 Thlr. 11 Sgr. 8 Pf.
aus denen zufolge Beschlusses der Gesellschafts-Deputation vom 25. Febr. 1862 eine Superdividende von 7/30 % per Actie à 100 Thlr. vertheilt wurde mit				3,500 „ — „ — „
restiren				1,432 Thlr. 11 Sgr. 8 Pf.
Hiervon wurde die Staatssteuer gemäss § 3 u. 6 des Gesetzes vom 30. Mai 1853 mit 1/40 des zur Vertheilung kommenden Betrages (excl. Staats-Präcipuum) also von 52,500 + 3,500 = 56,000 Thlr. berichtigt mit				1,400 „ — „ — „
Der Rest von				32 Thlr. 11 Sgr. 8 Pf.

aber auf neue Rechnung pro 1862 vorgetragen.

Hiernach ist 1861 bereits das dritte Betriebsjahr, in dem Fiscus à Conto der übernommenen Zinsgarantie keinen Staatszuschuss zu leisten nöthig hatte.

Der Reservefonds hatte ult. 1861 einen Bestand von	5,908 Thlr.	1 Sgr.	6 Pf.,
der Erneuerungsfonds einen desgleichen von	74,510 „	12 „	11 „

Die Bestände der für die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn gemeinschaftlich bestehenden Pensions-Fonds betrugen:

a) für definitiv angestellte Beamte	17,551 Thlr.	29 Sgr.	— Pf.
b) für nicht definitiv angestellte	85,586 „	1 „	9 „

Die Amortisation der Prioritäts-Obligationen I. II. und III. Emission schreitet nach Massgabe der Privilegien fort.

Hiernächst theilte der Vorsitzende mit, dass die Betriebs-Rechnung für das Jahr 1861 bereits gelegt und revidirt sei, sich bei der Revision und Abnahme nichts zu erinnern gefunden habe und daher die Decharge ertheilt werden würde.

Sodann wurde zu der statutenmässigen Ergänzungswahl der in diesem Jahre ausscheidenden Deputations-Mitglieder und deren Stellvertreter übergangen.

Es scheiden aus: A. von den Mitgliedern 1) Herr Landrath Leysner zu Crefeld, 2) Herr J. Hermes zu Crefeld, 3) Herr C. Schmölder zu Rheydt. B. von den Stellvertretern: 1) Herr Commerzienrath Seyffardt zu Crefeld, 2) Herr Moritz vom Bruck zu Crefeld, 3) Herr W. Specken zu Dücken,

welche sämmtlich einstimmig wieder gewählt wurden. Die Herren Leysner, Hermes und Specken waren anwesend und acceptirten die auf sie gefallene Wahl.

Endlich machte die Königliche Direction noch die Mittheilung, dass der Abschluss des I. Semesters d. J. gegen denselben Zeitraum des Vorjahres eine Mehr-Einnahme von 12,044 Thlr. oder 7,7 % ergeben hat und demnach ein noch günstigerer Final-Abschluss wie der pro 1861 zu hoffen stehe.

Zum Schluss nahm die General-Versammlung Veranlassung, der Direction für ihre umsichtige und erfolgreiche Geschäftsführung ihren lebhaften Dank auszusprechen.

Ein Weiteres war nicht zu verhandeln und wurde die General-Versammlung mit Vorlesung des Protocolles geschlossen.

Ludwigshafen-Bexbacher Eisenbahn. (Conversion.) Die Anträge und Beschlüsse der am 16. vor. Mts. abgehaltenen General-Versammlung der Actionäre der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft über die Convertirung der 5 proc. Prioritäts-Obligationen in 4 procent. haben die allerhöchste Genehmigung erhalten.

Heilbronn-Haller (Kocher-) Eisenbahn. (Betriebseröffnung für den Personen- und Güterverkehr.) Am 4. d. Mts. ist der ordentliche Betrieb auf der neu erbauten, $7_{,2}$ Meilen langen Bahnstrecke Heilbronn-Hall mit den Stationen Weinsberg, Willsbach, Eschenau, Bretzfeld, Oehringen, Neuenstein, Waldenburg, Kupfer Gailenkirchen und Hall für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Kaiser Ferdinands Nordbahn. (Geschäftsbericht). Dem uns mitgetheilten Geschäftsberichte entnehmen wir Folgendes:

Die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1861 betrugen:

Einnahmen:

Für den Personenverkehr . .	3,187,915 fl. 40 kr.	
„ Gepäcks-Uebergewicht .	126,913 „ 8 „	
„ Eilgutsendungen . . .	203,685 „ 72 „	
„ Frachtgutsendungen . .	13,235,127 „ 62 „	
„ Nebengebühren	215,957 „ 33 „	
„ Mieth- und Pachtzinse, sowie für anderweitige Erträgnisse	211,828 „ 50 „	17,181,427 fl. 65 kr.
Ab: die Porto-Rückvergütungen und Refactien:		
Für Eilgutsendungen . . .	42,923 fl. 79 kr.	
„ Frachtgutsendungen . .	579,322 „ 71 „	
Die Rückversicherungs-Prämien an die vier Assecuranz-Kammern	29,400 „ — „	651,646 fl. 50 kr.
Daher Brutto-Einnahme		16,529,781 fl. 15 kr.

Ausgaben:

An Betriebs-, Regie- und Erhaltungskosten . .	6,231,012 „ 54 „
Es resultirt daher ein Brutto-Erträgniss von . .	10,298,768 fl. 61 kr.

Das zur Actien-Verzinsung aus dem Betriebsjahre 1861 verbleibende Reinerträgniss beträgt 8,662,233 fl. $52^5/_{10}$ kr. und zuzüglich der laut Beschluss der vorjährigen General-Versammlung von den Betriebs-Ueberschüssen pro 1860 auf dieses Jahr vorgetragenen 100,000 fl. stellt sich sonach ein Saldo von 8,762,233 fl. $52^5/_{10}$ kr. heraus, von welchem nach Abschlag der bereits bezahlten laufenden 5 % Zinsen des Actien-Capitals pr. 2,671,839 fl. 85 kr. und des für die Schienen-Erneuerung bestimmten Jahresbeitrages von 300,000 fl., also in Summa 2,971,839 fl. 85 kr.; zur weiteren Disposition der nächsten General-Versammlung erübrigen 5,790,393 fl. $67^5/_{10}$ kr.

Im Verhältniss auf die benutzten einzelnen Wagenclassen entfallen:

Personen:	1860.	1861.
auf die I. Classe	43,534	40,060
„ „ II. „	331,911	299,224
„ „ III. „	1,061,782	1,034,349
„ die ermässigten Fahrkarten, auf der Stockeraner Flügelbahn und für Militärpersonen .	274,512	280,292
für Militär-Mannschaftstransporte über 25 Mann	169,884	144,364
und für Eintrittskarten	4767	7512
	1,886,390	1,814,801

Nach Procenten kamen durchschnittlich:

	1860.	1861.
auf die I. Classe . . .	$2^2/_8$	$2^2/_8$
„ „ II. „ . . .	$17^5/_8$	$16^4/_8$
„ „ III. „ . . .	$56^5/_8$	$57^5/_8$
„ „ ermässigte Classe	$14^4/_8$	$15^5/_8$
„ „ Militärtransporte	9	8
	100	100

Die Gesammt-Einnahmen für die Personenzüge haben sich im Vergleiche zum Vorjahre, wie folgt, herausgestellt:

	1860.	1861.
für Personen	2,966,878 fl. 21 kr.	2,960,633 fl. 86 kr.
„ Militärtransporte . . .	209,613 „ 10 „	215,429 „ 38 „
„ Gepäck	134,905 „ 87 „	126,913 „ 8 „
„ Eilgüter	205,795 „ 35 „	203,685 „ 72 „
„ Eintrittskarten	858 „ 6 „	1,352 „ 16 „
„ K. K. Postsendungen . .	10,500 „ — „	10,500 „ — „
	3,528,550 fl. 59 kr.	3,518,514 fl. 20 kr.
und abzüglich der Porto-Rückvergütungen und der bezahlten Eilgut-Provisionen pr. .	26,395 „ 7 „	42,923 „ 79 „
	3,502,155 fl. 52 kr.	3,475,590 fl. 41 kr.

daher gegen das Vorjahr eine Mindereinnahme von 26,565 fl. 11 kr. resultirt.

Gegen das Vorjahr 1860, in welchem Güter im Gewichte von 33,556,095 Ctr. zur Verladung kamen, während im Jahre 1861 ein Quantum von 36,608,382 Ctr. transportirt wurde, stellt sich eine Mehr-Verfrachtung heraus von 3,052,287 Ctr.

Diese namhafte Zunahme resultirt insbesondere aus der Beförderung nachstehender Artikel, bei welchen gegen das Vorjahr höhere Transport-Quantitäten sich ergaben; als unter Anderen: bei Getreide um 869,315 Ctr., bei Kohlen um 801,154 Ctr., bei Eisen um 340,709 Ctr., bei Steinen, Ziegeln um 280,077 Ctr., bei Holz um 158,231 Ctr., bei Mehl um 144,304 Ctr., bei Schweinen um 103,274 Ctr., bei Manufacten 69,371 Ctr., bei Gemüsen 63,775 Ctr., bei Zucker 55,698 Ctr., bei Holzwaaren 49,452 Ctr., bei Fetten und Oelen 92,180 Ctr., bei Garnen 44,950 Ctr., bei Hanf und Leinen 44,259 Ctr., bei Waffen 32,029 Ctr, Schafwollwaaren 27,620 Ctr., bei Mineralien 27,109 Ctr, bei Leinwanden (rohe) 25,179 Ctr., bei thierischen Producten 23,466 Ctr.

Im Allgemeinen haben die Einnahmen für den Güter- und Vieh-Transport im abgelaufenen Jahre 12,842,362 fl. 24 kr. betragen gegen 11,893,434 fl. 2 kr. in 1860.

Der Stand der Locomotiven betrug mit Schluss des Jahres 1861 die Zahl von 218 Stück, wovon 211 Maschinen factisch in Verwendung kamen. Der Wagenpark besteht aus 5710 Wagen.

Die durchschnittlichen Anschaffungskosten, incl. der Zufuhr, Verzehrungssteuer, Verkleinerung und sonstiger Regie-Auslagen, stellen sich für einen Cub Kohle auf $15_{,15}$ kr., für einen Cub Coaks auf $12_{,08}$ kr., für eine Klafter Holz 8 fl. $38_{,5}$ kr. bei der Hauptbahn, ohne Einrechnung der Bahnfracht.

Seit dem Jahre 1856 haben sich die Consumtion und die diesfälligen Kosten, wie folgt, vermindert:

	in Zoll-Pfd. Verbrauch pr. Meile.	Kosten pr. Fahrtmeile.
im Jahre 1856	$397_{,71}$	1 fl. $49_{,6}$ kr.
„ „ 1857	$350_{,18}$	1 „ $49_{,2}$ „
„ „ 1858	$339_{,8}$	1 „ $37_{,8}$ „
„ „ 1859	$323_{,7}$	1 „ $30_{,3}$ „
„ „ 1860	322—	1 „ $16_{,4}$ „
„ „ 1861	$313_{,7}$	1 „ $8_{,4}$ „

Auf jede Meile der eigentlichen Nutzfahrten entfallen von den Gesammtkosten des Brennmaterial-Verbrauches 1 fl. $22_{,4}$ kr.

Die eigentlichen Kosten für die Transportkraft betragen pro Nutzfahrt-Meile 3 fl. $3_{,1}$ kr. gegen 3 fl. $34_{,1}$ kr. im Vorjahre und es zeigt sich sonach für jede Meile Nutzfahrt die namhafte Ersparniss von 31 kr.

Für den Fahrdienst entfallen auf die Nutzfahrtmeile 2 fl. $6_{,2}$ kr., während diese Kosten im Vorjahre 1 fl. $95_{,7}$ kr. betragen haben.

Der durchschnittliche Material-Verbrauch und die Kosten hierfür haben betragen:

bei den Personenzugs-Maschinen	per Fahrtmeile	$0_{,203}$ Pf.	per $7_{,5}$ kr.
„ „ Lastzugs- „	„ „	$0_{,268}$ „	„ $9_{,4}$ „
„ „ Personen-Wagen	„ Achsmeile	$0_{,0078}$ „	„ $0_{,24}$ „
„ „ Güter- „	„ „	$0_{,0046}$ „	„ $0_{,13}$ „
für die Maschinen und Wagen zusammen . . .		$0_{,696}$ „	
mit Rücksicht auf die höheren Preise dieses Materials per Nutzfahrt-Meile			21 „

Bei Vergleichung der Kosten des Fahrdienstes und der Zugförderung per Meile mit 5 fl. $5_{,1}$ kr. gegen die vorjährigen Kosten mit 5 fl. 8 kr., stellt sich eine Ersparniss von $2_{,9}$ kr. per Meile heraus.

Im Verhältniss zu den im Jahre 1861 zurückgelegten $451,039_{,57}$ Nutzmeilen stellen sich die Auslagen für die Bahnerhaltung und Umstaltung auf 2 fl. $76_{,8}$ kr., während dieselben im Jahre 1860 2 fl. $83_{,9}$ kr. per Nutzmeile ergeben haben.

Nach Massgabe der im Jahre 1861 zurückgelegten $451,039_{,57}$ Nutzmeilen beliefen sich die Kosten pr. Nutzmeile auf 4 fl. $77_{,2}$ kr., während sich dieselben pr. 1860 auf 4 fl. 63 kr. per Nutzmeile entzifferten. Die Mehrauslage beträgt sonach $14_{,2}$ kr. per Nutzmeile.

Ausland.

Die unterirdische Eisenbahn Londons. (Innere Einrichtungen). Die unterirdische Eisenbahn, welche einen Theil des westlichen London mit der City verbinden soll, steht, bis auf die Vollendung der Zwischenstationsbahnhöfe, fix und fertig da. Die neuen Locomotiven, welche ihren Rauch und Dampf selber verzehren, bewähren sich vollkommen, und bei der guten Lüftung und Beleuchtung der Tunnels fallen die meisten Unannehmlichkeiten der gewöhnlichen unterirdischen Eisenbahnfahrten weg. Die Passagierwagen werden mit Gas beleuchtet, und der Apparat ist ein sehr einfacher. Längs eines jeden Wagendaches läuft nämlich in der Mitte ein hölzerner, etwa 3 Fuss breiter und 2 Fuss hoher Trog hin, in diesem liegt ein langer, mit Brenngas gefüllter Kautschucksack, und auf letzterem ein schweres Brett, um einen gleichmässigen Druck auszuüben; der Sack, dessen Schlauch in die Wagenlampen mündet, enthält Brenngas, um 2 Lampen 3—4 Stunden lang zu speisen, lässt sich mit Leichtigkeit in wenigen Minuten füllen und erspart das ewige Putzen und Dochtherrichten der Oellampen. Es soll auf dieser, am 1. October zu eröffnenden Bahn von 6 Uhr Morgens bis Mitternacht alle 20 Minuten ein Zug hin- und zurückgehen, und wird die Fahrtaxe jedenfalls billiger, als die der Omnibusse gestellt sein. Prinz Napoleon lies sich bei seinem letzten Besuche hier in alle Details dieses merkwürdigen unterirdischen Baues einweihen, und in Folge seines Berichtes darüber hat der Kaiser bereits angeordnet, dass der Bau einer unterirdischen Bahn in Paris vom Montmartre nach dem Louvre in Angriff genommen werde.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Mit dem **15. August cr.** wird ein **durchgehender Personen- und Gepäck-Verkehr** zwischen den Stationen der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn: **Aachen, Rheydt** und **Gladbach** per Düsseldorf und per Ruhrort, sowie **Viersen** und **Crefeld** per Ruhrort einerseits und der Norddeutschen Eisenbahn-Verbandstation **Dresden** andererseits eröffnet.

Aachen, den 28. Juli 1862. **Königl. Direction.**

Königl. Saarbrücker Eisenbahn.

Die Lieferung nachstehend aufgeführter Quantitäten Klein-Eisenzeug, als:

19,000	Stück	Laschen,
8,500	„	Unterlagsplatten,
16,400	„	Laschenbolzen mit einer Mutter,
16,400	„	Laschenbolzen mit zwei Muttern,
36,800	„	grosse Hacknägel,
80,000	„	kleine Hacknägel,
40	„	Schraubenschlüssel,

soll im Wege der öffentlichen Submission im Einzeln oder auch im Ganzen verdungen werden. — Hierzu ist ein Termin auf

Dienstag den 26. August cr. Vormittag 11 Uhr

in dem Büreau des Unterzeichneten auf hiesigem Bahnhofe anberaumt. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Klein-Eisenzeug“

bis zum gedachten Termine an den Unterzeichneten einzureichen, welcher dieselben in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten eröffnen wird.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen können im genannten Büreau eingesehen, auch Copien von dort bezogen werden.

Saarbrücken, den 9. August 1862.

Der Eisenbahn-Bau-Inspector.
Quassowski.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von **100 Stück Gussstahl-Radreifen** für Locomotiven und Tender soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die desfallsigen Lieferungs-Bedingungen liegen im Büreau der Werkstatts-Verwaltung der Westfälischen Eisenbahn zu Paderborn zur Einsicht offen und können auch von dort, gegen Erstattung der Copialien, mitgetheilt werden.

Offerten sind portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Radreifen“

bis zum **5. September cr. Vormittags 10 Uhr**

an die vorerwähnte Verwaltung einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 8. August 1862.

Königliche Direction.

Lieferung von Telegraphen-Materialien.

Höherem Auftrage zu folge soll die Lieferung von

1300 Zollcentner Eisendraht
20000 Stück porzellanener Isolirhüte
6000 gusseisernen Kappen mit Stützen und
15600 eisernen Krampen

im Wege der Submission vergeben werden, und laden wir zu diesem Behufe Diejenigen ein, welche sich der Lieferung dieser Materialien unterziehen wollen, ihre Angebote mit der Aufschrift:

„Lieferung von Telegraphen-Materialien“

längstens bis zum **19. August d. J. Vormittags 10 Uhr** auf dem Bureau unterzeichneter Stelle einzureichen, woselbst die Musterstücke und die Bedingungen einzusehen sind.

Letztere können auch auf portofreie Anfrage von uns bezogen werden.

Carlsruhe, den 2. August 1862.

Verwaltung
der Gr. Eisenbahnhauptwerkstätte und des Haupt-Magazins.
Obser. vdt. Biesele.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Oesterreichische Südbahn. Ende Juli 1862.

A. Fehlende:

E C 222. 1 Ballen Manufakte (35 Pfd.) von Matzleinsdorf, fehlt in Verona.
N R 383. 1 Pack Halsbinden (20 Pfd.) von Nabresina, fehlt in Triest.
$\frac{4}{4}$ 259. 1 Kiste Manufakte (78 Pfd.) von Matzleinsdorf, fehlt in Verona.
B $\frac{110}{114}$. 5 Ballen Leder (2996 Pfd.) von Udine, fehlen in Matzleinsdorf.
~~O~~ $\frac{1}{4}$. 4 Pack Säcke (285 Pfd.) von Wien Expositur, fehlen in Wieselburg.
S 5. 1 Pack Barchent (27 Pfd.) von der Wien-Raabbahn, fehlt in Stuhlweissenburg.
H. 3 Stück rohe Cottone (51 Pfd.) von der Wien-Raabbahn, fehlen in Stuhlweissenburg.
P F 615. 1 Kiste Radstücke (25 Pfd.) von Graz, fehlt in Wien Nordb.
G & C 12678. 1 Fass Oel (87 Pfd.) von Triest, fehlt in Brünn.
T (F) 88. 1 Fass Fette von Wien Expositur, fehlt in Wien Nordbahn.
1 Stück Leinwand von Greifendorf, fehlt in Matzleinsdorf.
2 Stück Holztheile von Stockerau, fehlen in Matzleinsdorf.
M 88. 1 Buschen Eisen (112 Pfd.) von Bruck, fehlt in Wien Nordbahn.

B. Ueberzählige:

A C $\frac{110}{114}$. 5 Ballen Leder (2965 Pfd.) von Wien, lagern in Matzleinsdorf.
1 Stück Pflugeisen (6 Pfd.) von Wien, lagert in Wieselburg.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Ende Juli 1862.

A. Fehlende:

K 1570. 1 Ballen Tuch (35 Pfd.) von Riesa, fehlt in Burxdorf seit 14. Juli 1862.
H S. 1 Sack Wäsche (34 Pfd.) von Eisenach, fehlt in Dessau seit 2. Juli 1862.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Ende Juli. A. Fehlende:

K S 1240. 1 Pack Papier (80 Pfd.).
H S. 1 Kübel mit Butter (45 Pfd.).
H L 5016. 1 Kiste mit wollenen Waaren (54 Pfd.).
L S 540. 1 Modell von Holz (5 Pfd.).
H 2060. 1 Kiste mit Chocolade (59 Pfd.).
C F S 905. 1 Ballen mit baumwollenen Waaren (80 Pfd.),
Rosenbaum. 1 Pack leere Säcke (75 Pfd.).

B. Ueberzählige:

H S 74. 1 Kiste mit Pomadenbüchsen (34 Pfd.).
E G 145. 1 Ballen mit baumwollenen Waaren (23 Pfd.).
D P 12. 1 Kiste, Inhalt unbekannt (11 Pfd.).
S S 403. 1 Kiste (leer) (14 Pfd.).
G 3 1 Kiste mit Küchengeräth (128 Pfd.).
186. 1 Fass mit Stärke (112 Pfd.).
H_3T_2S. 1 Fass mit Stärke (394 Pfd.).
B 3. 22. 14. 3 Ballen mit Hadern (330 Pfd.).
R H 1. 1 Ballen mit Haargarn (297 Pfd.).

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Kgl. Sächs. Staats- und die in Staatsverwaltung bef. Privateisenb.

Juni 1862:	Einnahme für	Personen	Güter	Summa:
Westl. Staatseisenbahnen		90,667 Thlr.	204,256 Thlr.	294,923 Thlr.
Oestl.	„	55,319 „	84,518 „	139,837 „
Privateisenbahnen		8,470 „	13,367 „	21,837 „
	Summa:	154,456 „	302,141 „	456,567 „
Im gleichen Monat 1861:		127,870 „	289,495 „	417,365 „
Daher Differenz 1862:		+ 26,586 „	+ 12,646 „	+ 39,232 „

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Juli 1862: f. Pers. 1,884 f. Güter u. Gep. 12,704 Extra 1,800 Sa. 16,388 Thlr.
„ 1861: 1,717 7,813 1,428 10,958 „
Mithin 1862: +5,430 Thlr.

Berichtigung: In der in No. 62, S. 623, Sp. 1 abgedruckten Bekanntmachung über die Ausloosung der Cöln-Mindener 4 proc. Obligationen ist in Zeile 13 von oben statt No. 16,515, No. **19,515** à 200 Thlr. als ausgeloost zu lesen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 67.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1862.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 20. August 1862.

Inhalt: Wie kann die seitherige Schienenstoss-Verbindung mit Laschen bei Eisenbahnen einfacher, solider und billiger hergestellt werden? — Die Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten. Ein Rückblick vom Jahre 1851/52 bis zum Jahre 1859/60. — Eisenbahnen: Projecte und Bau: Schlesische Gebirgsbahn, Vorarbeiten. — b. Eisenbahn-Betrieb: Tharandt-Freiberger Staatseisenbahn, Eröffnung. Dresden-Freiberg, neuer Fahrplan. Mitteldeutscher Eisenbahnverband, Güter-Verkehr u. Classification. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, Achsbruch. Galiz. Carl Ludwigbahn, Gepäck- u. Güterverkehr. Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn, Geschäftsbericht. — Postwesen: Deutsch-Oesterreichischer Postverein. — Schifffahrt: Die Oesterr. Marine. Project eines Canals zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee von Brunsbüttel nach Neustadt. — Volkswirthschaftliches: Zoll-Abfertigung im Verkehr mit Russland. Oesterreich. Eingabe des Böhmischen Handelsstandes an das Handelsministerium. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Thüringische Eisenbahn**, ermässigte Fahrpreise. **Kgl. Saarbrücker Eisenbahn**, Submission. — **Einnahmen** der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau Gesellschaft, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Aussig Teplitzer, Berlin-Anhaltischen, Oesterr. Staats-Eisenbahn Gesellschaft, Bergisch-Märkischen, Ruhr-Sieg, Witten-Duisburger, Prinz-Wilhelm, Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn etc. — Privat-Anzeigen.

Wie kann die seitherige Schienenstoss-Verbindung mit Laschen bei Eisenbahnen einfacher, solider und billiger hergestellt werden?

Von Edm. Heusinger von Waldegg, Ober-Ingenieur der Südharzbahn zu Osterode.

Die Laschenverbindung der Schienen an den Stössen ist unstreitig die wichtigste, in den letzten Decennien bei dem Eisenbahn-Oberbau gemachte Verbesserung; dies wurde auch allgemein anerkannt, wie die rasche Anwendung der Laschenverbindung, nicht allein bei den neu zu bauenden, sondern auch bei fast allen ältern Bahnen beweist.

Die erste Idee der Schienenstossverbindung mit Laschen stammt von dem Americanischen Ingenieur Trimble, der den Bau mehrerer wichtigen Eisenbahnen in America geleitet hat und die Laschenverbindung zuerst auf der Philadelphia-Wilmington-Baltimore Eisenbahn in Anwendung brachte.* Nach seinem anfänglichen Vorschlag waren die Laschen nur 12 Zoll lang und in den — jedes Schienenende um 6 Zoll übergreifenden — Laschen waren 4 längliche Löcher für Bolzen mit eisernen Schliesskeilen angebracht. An die Stelle der Keilbolzen kamen später Schraubenbolzen, und da diese durch die Erschütterungen der Bahn immer lose werden und wenig Zuverlässigkeit bieten, auch kostspielig herzustellen sind, so schlug ich bereits im Jahr 1852** anstatt dieser Schrauben, Nieten anzuwenden, vor. Die Zweckmässigkeit dieser Verbindung wurde vielfach selbst von anerkannt tüchtigen und erfahrenen Eisenbahn-Ingenieuren bezweifelt, und namentlich als ein wesentlicher Nachtheil, das umständliche Ergänzen der Nieten beim Auswechseln von Schienen oder beim Lossprungen der Nietköpfe hervorgehoben.*** Die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn brachte dessenungeachtet, die Vernietung der Laschenbolzen und zwar zuerst im Jahr 1854 bei der 1¼ Meile langen Bahnstrecke zwischen Hanau und Kahl in Anwendung und da sich sehr bald die Zweckmässigkeit dieser einfachern Stossverbindung herausstellte, so wurde sie nach und nach auch auf den übrigen Strecken dieser Eisenbahn in Ausführung gebracht. Die Erfahrungen, welche man seit 8 Jahren auf dieser Bahn über die Vernietung der Laschenbolzen gemacht, haben auf das Klarste die angeführten Vortheile dieser billigern, einfachern und solidern Verbindung herausgestellt und zugleich erwiesen, dass der erwähnte Nachtheil, des umständlicheren Ergänzen von einzelnen Nietbolzen in 7 Jahren fast gar nicht vorgekommen ist, sowie auch gar keine Bedeutung hat, da jeder Bahnwärter mit einem Meisel und Hammer zum Absprengen der Nietköpfe, sowie mit ein Paar Schraubenbolzen zum provisorischen Einziehen von etwa auszuwechselnden Bolzen versehen ist. Von Zeit zu Zeit werden dann durch ein Paar Arbeiter der Reparaturwerkstätten diese provisorischen Schraubenbolzen durch Nieten wieder ersetzt, und andere etwa losgewordene Nieten verstemmt, was nur höchst unbedeutende Ausgaben veranlasst.

Der nachstehende Bericht über das Vernieten der Schienen-Laschen auf der Frankfurt-Hanauer Bahn (von dem Herrn Director Zobel in Frankfurt) bestätigt dieses im Einzelnen und ist auf dieses Zeugniss um so mehr Gewicht zu legen, da die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn von der Kgl. Bayerischen Staatsbahn die Strecke Kahl-Aschaffenburg pachtweise im Betriebe hat, auf welcher Bahnstrecke die Laschen vermittelst Schraubenbolzen verbunden sind, daher konnten die technischen Beamten der Frankfurt-Hanauer Bahn beide Systeme genau vergleichen und deren Vor- und Nachtheile recht anschaulich beobachten.

Schienenlaschen-Verbindung mittelst Nieten auf der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

Auf der im Juni 1854 dem Betriebe übergebenen Bahnstrecke zwischen Hanau und Kahl von 1¼ geogr. Meilen Länge, sowie auf kürzeren Strecken zwischen Hanau und Frankfurt (auf welchen die Schienen durch neue ersetzt werden mussten) wurden die Laschen der Schienenstösse durch warm eingezogene Nieten von 20 Millim. Durchmesser verbunden. Ferner wurde Ende des Jahres 1856 und in der ersten Hälfte des Jahres 1857 die zum grössten Theile mit alten Schienen belegte Strecke zwischen Frankfurt und Hanau mit Laschen versehen, welche durch 15 Millimeter starke, kalt eingezogene Nieten befestigt sind. — Beide Methoden, von welchen die letztere die wohlfeilste und einfachste ist, dabei den Vortheil hat, dass der Arbeiter die Nieten alle gleich fest anziehen kann, haben sich vollkommen bewährt. — Das Abspringen der Köpfe ist nur höchst selten, vereinzelt und fast nur während des Nietens vorgekommen. —

Allerdings ist es nach Verlauf von einigen Jahren nothwendig geworden, den grössten Theil der Nieten wieder fester anzuziehen, was jedoch durch Verstemmen, (Einhauen in den Kopf, wodurch sich dessen Rand wieder fester an die Lasche legt) mit jedenfalls weniger Kosten-Aufwand erreicht wurde, als erforderlich gewesen wäre, um festgerostete Schraubenmuttern anzuziehen. Beim Auswechseln der einzelnen Schienen werden die Nietenköpfe abgehauen und die Laschen provisorisch mit Schraubenbolzen befestigt, bei welchen jedoch häufiges Nachziehen der Muttern durch die Bahnwärter nothwendig wurde.

Ein grosser Theil der kalt eingezogenen Nieten konnte, nachdem die Nieten schon einmal gebraucht und durch das Abhauen des Kopfes verkürzt waren, durch Strecken des Stengels um 4 bis 5 Millimeter wieder zum kalten Vernieten verwendet werden. — Es ist während der

---

* Eisenbahnzeitung 1845, S. 393.

** Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 7 Bd., S. 207 u. 208.

*** Unter Anderem sagt F. Plessner in seinen Notizen zum Veranschlagen der Eisenbahnen, (Berlin 1853) Seite 282 über meine für die Frankfurt-Homburger und Frankfurt-Hanauer Eisenbahn in Vorschlag gebrachte neue Schienenstoss-Verbindung: „Dass die Vernietung der Laschen eine sehr solide Verbindung ist, lässt sich nicht läugnen, doch will es durchaus nicht einleuchten, wie der Wärter, wenn einige Nietenköpfe abgesprengt sind, die Reparatur so schleunig vollziehen kann, dass keine Betriebsstörung entsteht, und da so oft eine Schiene ausgewechselt werden muss, alle Nieten abgesprengt werden müssen, geht vieles kleine Eisenzeug verloren. Für die Beschaffung sind allerdings Nieten viel billiger als Schrauben."

Anwendung vernieteter Laschen auf unserer Bahn (also während 7 Jahren) nicht die geringste Störung noch sonstige Unannehmlichkeit durch obenerwähnte Methode vorgekommen und ist kein Grund vorhanden, Nachtheile für die Zukunft befürchten zu müssen, wogegen die grössere Wohlfeilheit wohl nicht bezweifelt werden kann.

Ein weiterer Vortheil der Nieten gegen Schraubenbolzen dürfte in der Erleichterung des Bahnwärter-Dienstes hinsichtlich der Revision des Geleises zu rühmen sein, indem der Bahnwärter — wenn er sich zeitweise speciell davon versichert hat, dass die Nieten nicht lose geworden — bei dem Begehen seiner Bahnstrecke vor jedem Zuge nur darauf zu achten hat, ob keine Nietenköpfe abgesprungen sind, was mit einem Blicke zu übersehen ist, wogegen er bei Laschenbolzen (besonders bei neuen mit leicht gehendem Gewinde) probiren muss, ob sich die Mutter bei dem durch die Befahrung enstehenden Vibriren nicht aufgeschraubt habe. Diese letztere Revision ist viel umständlicher und zeitraubender und daher zu fürchten, dass sie Seitens der Bahnwärter nicht immer vorgenommen wird und werden kann, weshalb die Anwendung von Laschen-Nieten auch als eine Steigerung der Fahrsicherheit betrachtet werden kann.

Durch die Pachtung der Bayerischen Bahnstrecke von Kahl bis Aschaffenburg, woselbst die Laschen mit Bolzen zusammengeschraubt sind, ist uns die Möglichkeit zu Vergleichen gegeben, welche nur zu Gunsten des Nieten-Systemes ausfallen.

Hinsichtlich der vorgekommenen Nachhülfen auf der Bayerischen Strecke liegt die Ursache darin, dass die Laschenschrauben zu kurz geschnitten, daher die Muttern überdreht worden sind und das Gewinde ruinirt haben; wegen der kurzgeschnittenen Gewinde müssen noch fortwährend Scheiben hinter die Muttern gelegt werden. — Ausser diesem localen Fehler hat sich gezeigt, dass die Laschenschrauben viel häufiger nachgezogen werden müssen, als Nieten, und dass an jenen Bolzen, an welchen das Nachziehen längere Zeit unnöthig war, die Gewinde so fest eingerostet sind, dass nur durch bedeutende Anstrengung das Nachziehen bewirkt werden konnte. —

Bei Anwendung der Laschen-Nieten gegen Bolzen, kommt nicht allein die erste Anschaffung, sondern auch die immerwährende Unterhaltung billiger, weil Nieten bedeutend wohlfeiler stehen, als geschnittene Schrauben mit Muttern. — Wir können demnach das Nieten-System bestens empfehlen.

Frankfurt a/M., den 12. Juni 1861.

Der Director der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

(L. S.) Zobel.

Alsdann hat man fast allgemein bei der Laschenverbindung die eiserne Stossplatte unter dem Fuss der Schiene beibehalten. Meiner Ansicht nach ist die Anwendung dieser eisernen Unterlagsplatten bei einer kräftigen Laschenverbindung nicht allein überflüssig, sondern für die Ausgleichung der Unebenheiten am Stoss selbst nachtheilig; denn da beim Auswalzen der Schienen — durch die verschiedenen Temperaturen, bei welchen die Schiene das letzte Walzencaliber passirt — sehr häufig kleine Differenzen in der Höhe der Schienen (bis zu 2 Millimeter) vorkommen; so wird die feste Unterlagsplatte die Höhenunterschiede beim Darüberfahren eher bemerkbar machen; werden die Schienen dagegen nur durch kräftige und hinlänglich lange Laschen, die am Kopf und Fuss keilförmig anschliessen, solid verbunden, so drücken sich die Höhendifferenzen zum Theil in die hölzernen Schwellen ein und es kommen beim Darüberfahren nur die unbedeutenden Höhenunterschiede am Kopf der Schienen in Betracht. Versuche, die in dieser Beziehung mit Beseitigung der Unterlagsplatten auf den Französischen Orleans-Centralbahnen * und auf der Badischen Staatsbahn ** angestellt wurden, haben die Richtigkeit dieser Ansicht bewiesen. Die Stossplatte stammt aus einer Zeit, wo man die Laschenverbindung noch nicht kannte; sie hatte den Zweck, den Schienenenden auf der Stossschwelle eine grössere Auflagefläche zu bieten und das ungleiche Eindrücken der Schienenenden in die Schwelle zu verhindern. Jetzt, wo man durch die viel vollkommenere Stossverbindung mit Laschen die grössere Auflagefläche der Schienen nicht mehr bedarf und wo durch die Lasche das ungleiche Eindrücken der Schienenenden besser als durch die Stossplatte verhindert wird, ist leztere ganz überflüssig und wie oben nachgewiesen, in Verbindung mit der Lasche nur nachtheilig.

Diese Ersparniss durch Anwendung der Laschen-Nieten statt der Schrauben und durch Beseitigung der Stossplatten ist nicht unbedeutend, indem sich dieselbe folgendermassen berechnen lässt:

A. Nach dem bisherigen Verfahren erfordert 1 Schienenstoss:
1 Stossplatte im Gewicht von 8 Pfd., pr. 100 Pfd. 4 Thlr. = $9{,}_{60}$ Gr.,
4 Schraubenbolzen mit Muttern à $1{,}_{25}$ Pfd. = 5 Pfd., pr. 100 Pfd. 8 Thlr. = $12{,}_{00}$ „
$21{,}_{60}$ Gr.

B. Nach dem neuen Verfahren sind bloss erforderlich pro Schienenstoss:
4 Nieten à $0{,}_{6}$ Pfd. = $2{,}_{4}$ Pfd., pr. 100 Pfd. 6 Thlr. = $4{,}_{32}$ Gr.,
daher für jeden Stoss eine Ersparniss von $17{,}_{28}$ Gr.,
was für 1 Meile mit ca. 1250 einfachen und 2500 doppelten Stossverbindungen $1473\frac{1}{3}$ Thlr. ausmacht. Alle übrigen Arbeiten und Materialien sind bei beiden Verfahren gleich, indem das Vernieten nicht mehr Zeit und Kosten, als das Anziehen der Schraubenmuttern veranlasst.

Was die mechanische Genauigkeit bei Anbringung der Laschenverbindung anbelangt, so hat man diese auf der Orleans-Centralbahn jedenfalls am vollkommensten erreicht, indem man daselbst die Schienenenden, soweit die Lasche anliegt — durch das mit der Fabrication der Schienen beauftragte Hüttenwerk zu Aubin (im Aveyron-Departement, Süd-Frankreich) vermittelst einer besonders construirten Fraismaschine * — vollkommen gleichmässig in der Höhe, Stärke und Neigung abfraisen liess, so dass die Köpfe der Schienen eine vollkommene Ebene bilden und der Uebergang von einer Schiene auf die andere durchaus nicht zu bemerken ist; es geschah dieses mit aus dem Grunde, um die gewählte Schiene mit birnförmigem Kopfe zur Anbringung der Lasche geeigneter zu machen.

Wenn nun auch eine solche mechanische Genauigkeit bei dem Eisenbahn-Oberbau sehr zu empfehlen ist, indem dadurch nicht allein die Fahrt auf der Bahn um so viel ruhiger und angenehmer wird, sondern auch Maschinen und Wagen, Achsen und Räder etc. weniger Reparaturen erfordern werden, so ist es doch zweifelhaft, dass das erwähnte Verfahren allgemein in Anwendung kommt; aber es ist nicht zu verkennen, dass man bei den meisten Bahnen auf die Stossverbindungen der Schienen viel zu wenig Sorgfalt verwendet, dass man, namentlich bei neuen Bahnen, die Schiene nicht mit gehöriger Rücksicht auf die Laschenverbindung construirt, letztere nicht mit der gehörigen Neigung (mindestens $^{60}/_{100}$) am Kopf und Fuss, und nicht vollkommen anliegen lässt, sowie dass man die Laschen nicht kräftig genug, nicht hinlänglich lang und nicht mit der gehörigen Zahl Bolzen (4 Stücke bei jedem Stoss) angenommen hat. —

* Zeitschrift des Hannoverschen Architecten- und Ingenieur-Vereins, 7. Bd., S. 82.

** Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1861, No. 11. S. 156.

* Abgebildet und beschrieben in der „Zeitschrift“ des Hannoverschen Architecten- und Ingenieur-Vereins. 7. Bd., S. 78—85.

Die Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten.

Ein Rückblick vom Jahre 1851/52 bis zum Jahre 1859/60.

Die unabweisbare Nothwendigkeit einer einheitlichen Leitung der im Wesen so eng verwandten Post- und Eisenbahn-Anstalt war in Bayern alsbald nach Eröffnung der ersten grösseren Eisenbahnstrecken erkannt worden und die kaum $1^{3}/_{4}$ Jahre getrennt nebeneinander bestandenen Verwaltungen wurden bereits im Juni 1847 als Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen mit der Unterordnung unter das Kgl. Staatsministerium des Kgl. Hauses und des Aeussern vereinigt. Noch vor der im December 1848 erfolgten Formation eines Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten, welchem sofort die Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen unterstellt wurde, ward derselben auch die obere Leitung des Donaudampfschifffahrts-Betriebes und weiters — nachdem durch Allerhöchste Kgl. Verfügung vom 9. Febr. 1851 an die Stelle der Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen, eine Generaldirection der Verkehrs-Anstalten als Section des K. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten gebildet worden war — auch jene der Staatstelegraphen und des Donau-Main-Canals übertragen.

Sowie hierdurch das Erforderniss möglichster Centralisation der Verwaltung sämmtlicher Verkehrs-Anstalten thatsächliche Anerkennung gefunden hatte, wurde auch die grössere Uebereinstimmung des Dienstes selbst durch die Vereinigung der äusseren Vollzugsorgane angebahnt, wonach bereits zufolge Allerh. Kgl. Entschliessung vom 14. Novbr. 1851 die vordem noch getrennten Post- und Eisenbahn-Betriebsbehörden vereinigt, und im Einklange mit der politischen Eintheilung der acht Regierungsbezirke, sowie zur Erleichterung der geschäftlichen Beziehungen der Kreisregierungen mit jenen, acht Bezirksämter gebildet wurden.

Der General-Direction der Kgl. Verkehrs-Anstalten ist nun die Leitung der Verwaltung und des Betriebes der K. Bayer. Staatsbahnen, Posten, Telegraphen, des Donau-Main-Canals und der Donau-Dampfschifffahrt übertragen, und in gleicher Weise durch Allerh. Rescript vom 5. August 1860 der Ausbau der in Betrieb gesetzten Bahnen, sowie der Neubau weiterer Linien. Zum Zwecke innigster Verbindung dieser fünf zu einer einheitlichen und ineinandergreifenden Thätigkeit berufenen Verkehrszweige sind nachstehende Vollzugs- und Aufsichts-Organe aufgestellt:

1) in den von Staats-Eisenbahnen berührten Regierungsbezirken von Oberbayern, Mittel-, Ober- und Unterfranken, dann von Schwaben: 5 Oberpost- und Bahnämter in München, Nürnberg, Bamberg, Würzburg und Augsburg;
2) in den von Staats-Eisenbahnen noch nicht berührten Kreisen von Niederbayern, der Rheinpfalz und der Oberpfalz: 3 Oberpostämter in Landshut, Speyer und Regensburg;
3) ein Kgl. Telegraphenamt in München;
4) ein Kgl. Canalamt in Verbindung mit dem Kgl. Oberpost- und Bahnamte in Nürnberg; und
5) ein Betriebsamt der K. Donau-Dampfschifffahrt, in Verbindung mit dem Oberpostamte in Regensburg.

Die Personalkosten der General-Direction der Kgl. Verkehrs-Anstalten beliefen sich im Etatsjahre 1851/52 auf 60,046 fl.; davon trafen die Eisenbahncasse 22,583 fl., die Postcasse 32,520 fl., die Telegraphenanstalt 1817 fl., das K. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten 3121 fl. —

Etatsjahr 1851/52.

I. Eisenbahnen. Bis zum Schlusse dieses Etatsjahres waren in Bayern 76⅝ Meilen Bahnen in Betrieb gesetzt, auf deren Herstellung bis dahin 47,198,895 fl. verausgabt waren. Die Kosten des gesammten Betriebspersonals betrugen 478,576 fl. An regelmässigen Fahrten fanden statt 6580. Die Zahl der Locomotiven und Tender war 92. Das ganze Wagen-Inventar bestand aus 1736 Stück mit 4061 Achsen. Wegstunden wurden zurückgelegt von den Maschinen 433,339 und von den Wagen 6,346,792. Das ganze Transportmaterial, einschliesslich der aus Postgefällen beschafften Bahnpostwagen, repräsentirten ein Capital von 4,200,000 fl., wovon 2,632,000 fl. allein auf die Locomotiven und Tender, 987,583 fl. auf die Güterwagen und 531,278 fl. auf die Personenwagen und der Rest auf die übrigen Transportmittel trifft. Die Tragfähigkeit sämmtlicher Gütertransportwagen hielt 114,160 Ctr. Für Maschinenfeuerung und Schmiermaterial wurden verwendet 423,737 fl. Die Reparaturkosten des Fahrmaterials betrugen 152,689 fl. Daraus berechnen sich die Unterhaltungskosten für die zurückgelegte Bahnstunde bei den Maschinen auf 16,$_{05}$ kr., bei den Wagen auf 1,$_{44}$ kr. Befördert wurden 1,509,519 Personen, mit einer Einnahme von 1,298,246 fl.; an Reisegepäck 7,571,545 Pfd., mit 78,111 fl.; an Thieren 110,574 Stück, bei einem Ertrag von 52,583 fl.; an Frachtgütern 4,621,994 Zoll-Pfd., bei 1,551,274 fl. Ertrag.

Die Gesammteinnahme ergiebt die Summe von	3,251,438 fl.
Die Ausgaben ergeben	2,049,654 „
Sohin eine Reineinnahme von	1,201,784 fl.

In Folge einer unterm 16. December 1851 mit der Direction der K. Sächs.-Bayer. Staatsbahn, dem Directorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft und jener der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahngesellschaft getroffenenen Vereinbarungen wurde im Januar 1852 ein unmittelbarer Güterverkehr zwischen Hamburg-Altona, Wittenberge, Magdeburg und Leipzig einer-, Hof, Bamberg, Nürnberg, Fürth, Augsburg, Buchloe und München andererseits eingeführt, in welchen noch später Nördlingen, Donauwörth und Kempten gezogen wurden. Die während des Jahres 1851/52 im Verbandwege beförderten Güter erreichten die Höhe von 169,146,781 Pfd. Wegen Einbeziehung Bremens und Harburgs in den directen Verband waren die Verhandlungen gegen Ende des Jahres 1851/52 bereits eingeleitet und es haben dieselben im Erfolge zu dem gewünschten Ziele geführt. —

II. Post. Briefe wurden in diesem Jahre befördert 15,841,269 Stück; Eilwagenreisende 195,163; Frachtstücke 3,056,070 mit 10,403,627 Zoll-Pfd., darunter 714,680 dienstliche Stücke mit 2,513,520 Zoll-Pfd.; Zeitungsexemplare 24,124,852. An reinem Postgefälle ergaben sich aus dem Correspondenz-Fahrpostverkehr und der Zeitungsexpedition für Privatbeförderung 931,797 fl.; für Reisende sammt Gepäck 570,188 fl.; für Frachtstücke ohne dienstliche Sendungen 532,334 fl.; für Zeitungen 84,891 fl.; zusammen 2,119,210 fl. für den eigentlichen Postverkehr im Innern. Die Gesammteinnahme aber betrug 2,549,550 fl. und die Gesammtausgabe 2,396,817 fl., worunter 346,774 fl. fixe Besoldungen und 1,300,600 fl. eigentliche Postbetriebskosten, sohin eine Mehreinnahme von 152,733 fl. Durch dienstliche Correspondenzen, Staatsgelder etc. entgehen der Anstalt 856,000 fl. Mit Zuziehung dieser würde sich daher der Ertrag auf 1,008,700 fl. stellen. —

III. Telegraphen-Anstalt. Mit der Herstellung der Telegraphenleitungen wurde gegen Ende des Jahres 1849 in Bayern begonnen, so dass bis Schluss 1851/52 neun Hauptleitungen auf eine Gesammtlänge von 173 geogr. Meilen vollendet und weitere 6 Linien auf eine Entfernung von 59 Meilen in Angriff genommen wurden. Das bis dahin verwendete Bauanlagecapital betrug 357,832 fl., wovon 281,995 fl. ausschliesslich auf die Leitungen und 17,015 fl. ausschliesslich auf die Apparate treffen, während der Rest auf die Verwaltungs- und technischen Aufsichtskosten, sowie die Herstellung und Aptirung der Betriebslocalitäten sich repartirt.

Auf den im Betriebe stehenden Linien sind zur Herstellung der Leitungen auf 25 geogr. Meilen Kupferdraht, auf allen übrigen verzinkter Eisendraht verwendet; auf 8¼ Meilen bestehen vierfache, auf 31 Meilen Doppelleitungen. Die Drähte sind auf 25 Fuss über die Erde hervorragenden Stangen an porzellanenen Isolatoren gespannt. Auf 17 Telegraphenstationen waren am Schlusse des Etatsjahres 1851/52 bereits 24 Doppelstiftapparate nach Stöhrers Princip (in Leipzig) in Thätigkeit.

Die Länge der Eisenbahnbetriebs-Telegraphen betrug 70½ geogr. Meilen; ihre Anlage kostete einschliesslich der 7 Doppel- und 25 einfachen Zeiger-Apparate 112,870 fl. Befördert wurden 11,343 Depeschen mit 305,999 W., wofür 36,725 fl. einschliesslich 8331 fl. für blos notirte Staatsdepeschen eingenommen wurden. Ausser dem Personalaufwande von 38,128 fl. betrug die Gesammtausgabe 51,038 fl., die Bruttoeinnahme 28,926 fl., somit eine Mehrausgabe von 22,112 fl.

Die anfänglich festgesetzten Beförderungsgebühren für 25, 40, 55, 70, 85, 100 W., mit 3, 4, 5, 6, 7, 8 fl. bis zu 12 Meilen Entfernung und darüber mit 6, 8, 10, 12, 14, 16 fl., wurden bereits im Jahre 1850 auf die Sätze des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphenvereins ermässigt, und betrugen im Jahre 1851/52 bis incl. 10 Meilen: I. Zone für 20 W. 1 fl. 12 kr., 11 bis 25 Meilen, II. Zone 2 fl. 24 kr., 25 bis 45 Meilen, III. Zone 3 fl. 36 kr. u. s. f., von 21 bis 50 W. das Doppelte des ersten Ansatzes: 2 fl. 24 kr. und von 51 bis 100 W. 3 fl. 36 kr. etc.

IV. Donau-Main-Canal. Nach 12 Baujahren konnte endlich dieser 23½ geogr. Meilen lange und eine Summe von 16,145,613 fl. verschlingende Canal im Jahre 1846 als in der Hauptsache vollendet dem Verkehre übergeben werden. Unter den ca. 1100 einzelnen Objecten, worunter 100 Kammerschleussen mit 278 Thoren, 12 Brückcanäle zur Abführung von Flüssen unter dem Canale, mit einer Gesammtweite von 588 Fuss, 3 Viaducte, 284 Durchlässe, 127 Brücken etc. sind benennenswerth:

1) Canalisirung der Altmühl durch die bedeutenden Felsensprengungen, Durchstiche und Uferbauten, mit 12 Schleussen und 9 Stauwehren, wofür 1,865,900 fl. aufgewendet wurden. 2) Die Schiffbarmachung des sogenannten Nonnengrabens in Bamberg sammt Kaimauer, wofür das Anlagecapital 149,200 fl. beträgt. 3) Die Haltung bei Kornburg 16,000 Fuss, jene an der Hänge des Sulzthales 33,000 Fuss, und die oberste Haltung 82,000 Fuss lang, welch' letztere allein einen Aufwand von 2,768,500 fl. erforderte. 4) Die Schleusse im Hafen zu Kelheim mit einem Aufwande von 65,800 fl. 5) Die Schleusse No. 100 in Bamberg, mit einem Anlagecapital von 123,000 fl. 6) Die Gauchsbach-, Doser-, Schwabach- und Schwarzach-Brückcanäle, sowie jene bei Gösselthal und Forchheim, auf deren Bau zusammen 464,500 fl. verwendet werden mussten etc.

An Stelle der vorher bestandenen Canalverwaltung und unter Aufhebung der 4 Sectionen, welche Baubeamten übertragen waren, wurde im Jahre 1852 ein Canalamt errichtet, welches seinen Sitz in Nürnberg hat und der Generaldirection der Verkehrs-Anstalten untergeordnet ist. Für den Dienst der Gebühren-Perception bestehen 7 Einnehmereien mit Hafenplätzen an den wichtigeren und verkehrsreichen Orten des Canals; ausserdem befinden sich längs desselben aber noch 21 Landeplätze, woselbst die Gebührencontrole durch das aufgestellte Schleussenwärterpersonal geübt wird.

Die Personalkosten der Betriebsverwaltung betrugen 6341 fl., jene des äussern Dienstes mit Einschluss der anfänglich noch bestehenden 4 Sectionen 37,919 fl., zusammen 44,260 fl. Die Beschiffung des Canals findet nicht in Regie statt, sondern ist gegen Gebühren Privaten überlassen. Befahren wurde der Canal im Jahre 1852 von 3583 Schiffen und 184 Flössen, worauf zusammen 2,398,181 Ctr. Güter transportirt wurden. Besonders wurden mehr transportirt gegen das Vorjahr und zwar der Mehrzahl nach Güter der höchsten Tarifclasse: Maschinentheile 29,365 Ctr., Tabak 19,497 Ctr., Zucker 33,797 Ctr, Kaffee 14,832 Ctr. An Salz allein wurde mehr transportirt 17,730 Ctr., an Steinen 132,426 Ctr. Die Schiffsgebühren beliefen sich auf 145,849 fl. Eine Vergleichung der Centnerzahl mit der Zahl der Fahrten ergiebt die Ziffer pr. Fahrt 670 Ctr., pr. Ctr. 3,$_{65}$ kr. (1 Sgr.), Beförderungsstrecke 10,$_{4}$ Ml. Gesammteinnahme 160,671 fl.; Ausgabe 94,145 fl., sohin Mehreinnahme 66,526 fl. —

V. Donau-Dampfschifffahrt. Die ersten Versuche, die Bayer. Stromstrecke der Donau mit Dampfschiffen zu befahren, wurden von einer Actiengesellschaft gemacht, welche sich im Jahre 1837 unter dem Namen Bayer.-Württemb. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Regensburg constituirt und zu dem Ende mit Privilegien der beiden Staaten versehen hatte. Die Absicht der Unternehmer war auf eine Befahrung der Strecke von Ulm bis Linz gerichtet; der Mangel an geeigneten Booten für die Stromstrecke von Regensburg aufwärts sowohl, als auch die Stromhindernisse selbst überzeugten aber die Actionäre gar bald von der Erfolglosigkeit einer solchen Ausdehnung des Schifffahrtsbetriebes und es wurden sofort die Fahrten auf die Linie zwischen Regensburg und Linz beschränkt.

Ungeachtet der damals sehr günstigen Conjuncturen für den Personen- und Waaren-Verkehr und des auf das bessere Fahrwasser beschränkten Betriebes, waren indessen die Rechnungs-Ergebnisse den Actionären nichts weniger als günstig, welcher Umstand zunächst der Ausdehnung der Werkstätte zu einer Maschinenfabrik und der keineswegs glücklichen Auswahl der Schiffe zuzuschreiben war. Unter diesen misslichen Verhältnissen konnte der Actiengesellschaft Nichts willkommener sein, als dass der Bayer. Staat, — die Wichtigkeit dieses national-öconomischen Instituts erfassend — im Jahre 1846 zur Uebernahme desselben sich entschloss, und die damals vorhandenen 4 Schiffe, wovon 3 ganz herabgekommen waren; dann die Schiffswerfte, sammt dem Schiffsrestaurations- und Werkstätte-Inventar um 500,000 fl. erwarb. Durch das desfalls erlassene Gesetz vom 23. Mai 1846 wurden noch weitere 390,000 fl. für die bessere Instandsetzung des Transportmaterials und der Gebäude genehmigt, bezüglich deren Verwendung hier im Allgemeinen nur erwähnt wird, dass hiervon 5 neue Boote mit einem Aufwande von 258,047 fl. angeschafft und 3 Boote theils mit neuen Kesseln, theils mit Schiffskörpern von Eisen mit einem Aufwande von 81,266 fl. versehen wurden.

Die unmittelbare Leitung des Donau-Dampfschifffahrts-Betriebes ist einem zu diesem Zwecke bestellten Betriebsamte in Regensburg übertragen. Zur Abfertigung von Personen, Gütern, Equipagen und Pferden sind 3 Expeditionen, nämlich 2 in Regensburg und eine in Donauwörth, dann 10 Agentschaften in Neuburg, Ingolstadt, Kelheim, Straubing, Deggendorf, Vilshofen, Passau, Obernzell, Engelhardszell und Linz errichtet, während 18 Bahnstationen zur ausschliesslichen Aufnahme von Reisenden mit ihrem Gepäcke bestimmt sind, wornach

an 30 Puncten ein Ab- und Zugang von Personen stattfinden kann. Der Personen- und Gütertransportdienst wurde im Jahre 1851/52 durch 10 Personenboote, durch 1 im Juni erst erworbenen Remorqueur und 4 Schleppkähne, deren sämmtliche Schiffskörper von Eisen, vermittelt. Bei 469 Fahrten wurden 49,572 Personen und 17,812,838 Pfd. Güter und Gepäck befördert. An Brennmaterial und sonstigen Materialien für Maschinen etc. wurden 115,131 fl. verbraucht und 31,422 fl. für Reparatur der Schiffe ausgegeben. Die Einnahmen betrugen 237,031 fl., die Ausgaben dagegen 233,663 fl., daher Mehreinnahme 3368 fl. —

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Schlesische Gebirgsbahn. (Vorarbeiten). Nach Mittheilungen Schlesischer Blätter ist Regierungsrath Malberg, technisches Mitglied der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, bereits vorige Woche von Berlin abgegangen, um die Tour für die neue Bahn zu bereisen und die Vorarbeiten zu inspiciren.

b. Eisenbahn-Betrieb.

— y — **Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** (Frachtfreie Beförderung von Unterstützungen für die Abgebrannten zu Oberwiesenthal resp. Eibenstock). Inhalts einer Bekanntmachung hat das Directorium seine sämmtlichen Güter-Expeditionen angewiesen, die für die Abgebrannten zu Oberwiesenthal und Eibenstock bestimmten Unterstützungen, welche an die dortigen städtischen Behörden, beziehendlich an die daselbst gebildeten Unterstützungs-Comité's oder nach Befinden an die Kgl. Kreisdirection zu Zwickau gesendet werden und mit der Bezeichnung: „Unterstützung für die Abgebrannten zu Oberwiesenthal resp. Eibenstock" versehen sind, auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn frachtfrei zu befördern.

Dergleichen Unterstützungen geniessen gleichzeitig Portofreiheit im ganzen Sächsischen Postbezirke, sowie Frachtfreiheit auf sämmtlichen Sächsischen Staats-Eisenbahnen.

\+ **Tharandt-Freiberger Staatseisenbahn.** (Eröffnung). Freiberg, 13. Aug. Die Eröffnung unsrer Tharandt-Freiberger Staatseisenbahn, welche unsre Stadt nach vieljährigem Hoffen und Harren mit dem grossen Deutschen Eisenbahnnetze in Verbindung setzt, hat vorgestern stattgefunden, wiewohl die Bauten auf dem hiesigen Bahnhofe und insbesondre das stattliche Administrationsgebäude selbst, in welches nun auch die Post und der Telegraph verlegt sind, noch keineswegs völlig vollendet sind, wozu noch mehrere Monate nöthig sein dürften. Von Seiten der Staatsregierung hatte man aus ganz unbekannten Gründen von aller und jeder Eröffnungs- oder Einweihungs-Feierlichkeit völlig abgesehen; am genannten Tage begann ohne Weiteres der Betrieb, doch begrüsste die Stadt den für sie so wichtigen Tag durch eine Reveille der Bürgerwehr und eine Anzahl Böllerschüsse. Das Rathhaus, der hohe Petersthurm und mehrere Privathäuser — namentlich die Thiele'sche Fabrik lyonischer Tressen — waren mit Deutschen und Sächsischen Fahnen, zum Theil auch mit Guirlanden geschmückt, und dem greisen Stadtrichter Sachsse, der schon seit einem Vierteljahrhundert als Landtagsabgeordneter dem Zustandekommen einer Dresden-Tharandt-Freiberger Bahn mit aller Entschiedenheit, Energie und Beharrlichkeit das Wort geredet hatte, wurde von der hiesigen Liedertafel ein Ständchen dargebracht. Um 6 Uhr ging im Beisein zahlreicher Zuschauer der erste fahrplanmässige Personenzug, geführt von der Locomotive Freudenstein, von hier nach Tharandt ab, ohne auf den Unterwegsstationen merklichen Zeichen von Theilnahme der Bevölkerung zu begegnen, und traf nach einer einstündigen Fahrt in Tharandt ein, wo schon der erste nach Freiberg bestimmte Kohlenzug festlich geschmückt bereit stand, während jener Eröffnungszug alles und jedes Schmucks entbehrte. Mehr Auszeichnung wurde dem ersten von Dresden kommenden Zuge zu Theil, was wohl dem Umstande zu verdanken war, dass ein Dresdner Privatmann durch eine schmuckvolle Aufforderung in den dortigen Localblättern eine lebhafte Betheiligung an diesem Zug veranlasst und so gleichsam einen Festzug improvisirt hatte. 3/4 9 Uhr traf ein Extrazug von 13 Wagen, geführt von der festlich geschmückten Locomotive Glückauf, welcher in einer Lowry ein Militärmusikchor mit einem colossalen Bouquet folgte, in Tharandt ein. Diesem folgte bald darauf der Festzug, und ein zweiter Extrazug. Auf ihrer Weiterfahrt wurden diese Züge überall von vielen Zuschauern lebhaft begrüsst; zuerst unweit des Haltepuncts Höckendorf (Edle Krone) von der in Parade aufgestellten Knappschaft der Grube Unverhofft Glück.

Nach 1/2 11 Uhr trafen bald nach einander, gezogen von den Locomotiven Freudenstein und Himmelfahrt, mehr als 40 Wagen (zum Theil Lowries und Personenwagen, die ausnahmsweise zum Personentransport benutzt wurden; 8 Wagen waren von der Leipzig-Dresdner Bahn geborgt, mit circa 1500 Personen in Freiberg ein, wo sie von den freudigen Acclamationen einer die Bahn einfassenden fast zahllosen Menschenmenge, sowie Musik und Böllerschüssen empfangen wurden. Unter Vortritt eines das Riesenbouquet tragenden Dienstmannes und eingefasst von zwei Musikchören zog diese ungemein stattliche Schaar von Gästen in der alten Bergstadt ein, die ein solches Schauspiel noch nie gesehen hatte. Am Nachmittage fand, eingeleitet von einem durch Bergacademisten, Turner, Singvereine und Handwerksinnungen gebildeten Festzuge, auf einer schönen mit einer Fontaine geschmückten Wiese an der Promenade ein in seiner Art grossartiges und sehr belebtes Volksfest statt; Abends war die Promenade vom Peters- bis zum Kreuzthor, der Schneckenberg (auf dieser von hohen Castanien beschatteten Anhöhe strahlten als Transparents die Namen der in Function getretenen Locomotiven Freudenstein, Granaten, Edle Krone, Goldne Pforte und Silberblick), der Kreuzbrunnen, das Schweden- und das Werner-Monument glänzend beleuchtet. Gestern Nachmittag zogen sämmtliche Schulkinder der Stadt in festlichem Zuge mit drei Musikchören und vielen Fahnen auf jene Wiese und unterhielten sich bis zum Abend mit den verschiedensten Spielen. Der Schluss des Festes sollte ein Feuerwerk bilden, dasselbe musste jedoch unterbleiben, weil der mit Anfertigung desselben beschäftigte Feuerwerker in Dresden leider verunglückt war.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass die Personenwagen der neuen Eisenbahn von der berühmten Kramer-Klettschen Fabrik in Nürnberg geliefert sind und sich durch Eleganz und zweckmässige Einrichtung, weniger jedoch durch Geräumigkeit auszeichnen. Die Albertsbahn behält ihren gesonderten Betrieb, doch findet in Tharandt kein Wagenwechsel, sondern nur ein Wechsel der Locomotiven statt. Die Wagen der einen Bahn gehen auf die andere über. Die Fahrzeit zwischen Freiberg und Dresden ist vorläufig auf 1 3/4 Stunde bestimmt, ja bei einem Zuge sogar auf 2 St., was für eine Strecke von nicht ganz 5 1/2 M. sehr viel zu sein scheint. Diese Langsamkeit erklärt sich jedoch theils durch die steile Steigung, theils durch die vielen Haltepuncte, theils endlich durch die bei einer neuen Bahn nöthige lobenswerthe Vorsicht; später wird die Fahrzeit ohne Zweifel etwas abgekürzt werden. Die neue Bahn ist zu kostspielig, um eine nur leidliche Rentabilität hoffen zu lassen, so lange sie eine Sackbahn bleibt; doch giebt man sich der Hoffnung hin, dass sie bald, jedenfalls sofort nach Vollendung der Chemnitz-Annaberger und der Voigtländischen Eisenbahn, ihre Fortsetzung nach Chemnitz erhalten und somit die für jeden Unparteiischen auffallende Lücke im Sächsischen Eisenbahnnetz ausgefüllt werden wird.

Ueber das Project einer auf Actien zu bauenden directen Freiberg-Leipziger Bahn über Rosswein, Döbeln, Leisnig, Colditz und Grimma, das neuerdings lebhaft verfolgt wird, berichte ich Ihnen nächstens ausführlich.

— y — **Dresden-Freiberg.** (Neuer Fahrplan). In Folge der am 11. dieses Monats stattgefundenen Eröffnung der Tharandt-Freiberger Bahn, durch welche nunmehr die längst gewünschte directe Schienenverbindung zwischen Dresden und der in den Annalen des Sächsischen Silber-Bergbaus hochberühmten Bergstadt Freiberg hergestellt worden ist, haben sich die Königl. Staatseisenbahn-Direction und das Directorium der Albertsbahn über einen gemeinschaftlichen Fahrplan dergestalt geeinigt, dass in dieser Hinsicht beide Bahnstrecken, obwohl sie verschiedenen Verwaltungen angehören, gleichsam als eine zusammengehörige Bahn betrachtet werden.

Der neue Fahrplan ist im Wesentlichen dem seitherigen Albertsbahn-Fahrplane angepasst.

Zwischen Dresden und Freiberg = 5 1/2 Meilen coursiren täglich, ohne Wagenwechsel in Tharandt, 4 Personenzüge: Abgang von Dresden 8 Uhr Morgens, 10 Uhr 20 Minuten Vormittags, 2 Uhr Nachmittags, 8 1/2 Uhr Abends, Fahrzeit 1 3/4 Stunden; Abgang von Freiberg 6 Uhr Morgens, 10 3/4 Uhr Vormittags, 4 Uhr Nachmittags, 6 Uhr 20 Minuten Abends, Fahrzeit 1 Stunde 40 Minuten bis 2 Stunden. Ausserdem verkehrt zwischen Dresden und Tharandt noch ein Localzug, der dort um 6 Uhr Abends, hier um 8 3/4 Uhr Morgens abgehend, die 2 Meilen lange Strecke in 35 resp. 30 Minuten befährt.

Die in der Richtung von Görlitz, Leipzig, Berlin und Bodenbach in Dresden ankommenden oder nach dort abgehenden Züge finden täglich 3 resp. 4mal Anschluss.

Die ganze Strecke Dresden-Freiberg enthält folgende Stationen und Anhaltepuncte: Dresden, Plauen, Potschappel, Deuben, Hainsberg, Tharandt, Höckendorf (Edle Krone), Klingenberg, Colmnitz, Bobritzsch, Hilbersdorf und Freiberg, zwischen welchen sowohl Tour- als Tages-Billets gewechselt werden, jedoch so, dass im Verkehr von und nach Haltepuncten nur Billets II. und III. Classe ausgegeben werden. Auf Tourbillets sind 50 Pfd. Gepäck frei, Ueberfracht pro 10 Pfd. und Meile wird auf der Tharandt-Freiberger Bahn mit 2 Neupf., auf der Albertsbahn aber mit 5 Neupf. berechnet.

—z— **Mitteldeutscher Eisenbahnverband.** (Güter-Verkehr). In Betreff der Berechnung der Frachtzuschläge bei Werth- und Interesse-Declarationen ist bestimmt worden, dass dieselbe überall in derselben Währung wie die der Frachten zu erfolgen hat.

Wenn daher die Declaration in einer andern Währung gegeben ist, sind die declarirten Summen vor Berechnung des Zuschlags erst in diejenige Währung zu reduciren, nach welcher die Berechnung sodann erfolgen soll. Beispiel: Berlin berechnet und überweist die Frachten nach Heidelberg in der Guldenwährung. Da in derselben Währung auch die Frachtzuschläge überwiesen werden, muss der etwa in der Thalerwährung angegebene Werth zuvor in die Guldenwährung reducirt und hiervon die Kreuzer-Prämie berechnet werden. (Vergl. pag. 139 fg. des Mitteldeutschen Reglements).

—z— **Mitteldeutscher Eisenbahnverband.** (Güter-Verkehr). Nach Abschnitt 2 des § 22 des vom 1. Mai c. ab gültigen Reglements für den directen Güterverkehr im Mitteldeutschen Verbande haftet die Eisenbahn in Ansehung der Güter, welche tarifmässig oder nach sonstiger Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

Diese hier erwähnte sonstige Vereinbarung ist in einem schriftlichen Revers nach folgendem Schema herzustellen:

Revers.

Die Güter-Expedition der . . . . . Eisenbahn zu . . . . . hat nachverzeichnete Güter, als . . . . . nach vorheriger Rücksprache mit mir, und mit meiner ausdrücklichen Bewilligung zum Transport in d . . unbedeckten Wagen No. . . verladen. Darum spreche ich hiermit die Eisenbahn-Verwaltung im Voraus von der Haftung für jeden Schaden frei, welcher dem Gute aus der mit dem Transporte in unbedeckten Wagen verbundenen Gefahr entstehen sollte.

—z— **Mitteldeutscher Eisenbahnverband.** (Classification) Vom 1. August a. c. ab werden die Artikel: Hülsenfrüchte, Oelsaamen, Kleesaamen, Kartoffeln, Mehl und Lupinen, jedoch nur bei Aufgabe von mindestens 100 Ctr. auf einen Frachtbrief, überall zu den in dem Tarife enthaltenen Sätzen der Ausnahmeclasse D befördert.

In gleicher Weise wird der Artikel Oelkuchen, bei Quantitäten von 100 Ctr. und mehr auf einen Frachtbrief in die Ausnahmeclasse D versetzt.

Kz. **Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.** (Achsbruch). Am 16. August a. c. Morgens 1 Uhr brach zwischen Burg und Magdeburg — bei der Wärterbude No. 156 — in dem am Abend vorher um 10½ Uhr von Berlin abgegangenen Berlin-Deutzer Personenzuge die Treibachse der Zugmaschine. Die Maschine und Tender blieben auf dem Gleise, dagegen entgleisten die 5 folgenden Pack- Post- und Personenwagen, indem sich das abgebrochene Rad auf die Schienen gelegt hatte.

Verletzungen an Menschen fanden gottlob nicht statt, dagegen wurden die Fahrzeuge mannigfach beschädigt, sowie das Gleise auf 17 Schienenlängen zerstört. Da die Bahn zweigleisig ist, und nur das eine Gleise beschädigt wurde, so fand eine Unterbrechung des Betriebes weiter nicht statt, es verspätete sich nur der betreffende Zug selbst um einige Stunden, da ein Hülfszug hinaus gesandt werden musste, um Personen, Post und Gepäck aufzunehmen. Der Bruch war in der Nabe erfolgt, und nur etwa ein Drittel desselben frisch.

—h— **Galizische Carl Ludwigsbahn.** (Gepäck- und Güter-Verkehr). Vom 15. August a. c. ab treten in Betreff der Behandlung des Reisegepäcks, hinsichtlich des Freigewichts, sowie in Bezug auf die lagerzinsfreie Zeit für Reisegepäck, Eil- und Frachtgut nachstehende Bestimmungen in Kraft.

a) Reisegepäck muss auf den Abgangs- und denjenigen Stationen, wo die Züge fahrordnungsmässig länger als 15 Minuten halten, mindestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges, auf allen übrigen Stationen mit kürzerer Aufenthaltszeit vor Ankunft des betreffenden Zuges aufgegeben sein, widrigenfalls dasselbe, jedoch ohne Verlust des reglementsmässigen Freigewichts erst mit dem nächsten Zuge befördert resp. nachgesendet wird.

Für Reisegepäck wird, wenn es innerhalb 24 Stunden nach Ankunft nicht abgenommen ist, ein Lagerzins von 6 kr. Oest. Währ. per Stück und Tag berechnet.

b) Eigut geniesst eine lagerzinsfreie Zeit von 48 Stunden nach Ankunft des betreffenden Zuges. Nach Ablauf dieser Frist ist an Lagergeld zu zahlen für eine als Eilgut beförderte Equipage 50 kr., für jedes Collo anderes Gut 6 kr. per Tag.

c) Frachtgut, dessen Zufuhr zur Bahn nicht an einem und demselben Tage begonnen und vollendet wird, unterliegt bezüglich jeder Theilsendung vom Tage der wirklichen Aufgabe an bis zur Ergänzung des Gesammt-Quantums der im Tarif hinsichtlich der Erhebung des Lagerzinses festgesetzten Bestimmungen.

Für die angekommenen Fracht-Güter wird eine lagerzinsfreie Zeit von 3 Tagen (das Datum des Aviso's eingerechnet) gewährt. Hierbei werden Sonn- und Feiertage, sofern sie nicht den ersten Tag der lagerzinsfreien Zeit treffen, nicht mit eingerechnet.

Bei Frachtgütern, welche laut Reglement mehr als 3 Tage lagerzinsfreie Zeit geniessen, werden jedoch Sonn- und Feiertage ganz wie Werktage behandelt.

Für Brennholz beträgt das Lagergeld pro Klafter und Tag 5 kr. Oesterr. Währ.

Die übrigen für Frachtgüter festgesetzten Lagergeldsätze bleiben unverändert.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn. (Geschäftsbericht). Wie bereits in No. 53 des vorigen Jahrgangs der „Vereins-Zeitung" in dem Aufsatze über die Geschichte dieses wichtigen Bahncomplexes mitgetheilt wurde, ist das gesammte Unternehmen durch Uebereinkommen vom 20. November 1861 in zwei Sectionen getheilt, deren eine das Oesterreichische, deren andere das Italienische Bahnnetz begreift. Jede Section steht nach den jetzt gültigen Statuten unter der Leitung eines eigenen, unabhängigen Verwaltungsrathes. Ein Comité mit dem Sitze in Paris dient als Band zwischen den beiden Verwaltungsräthen, und die Generalversammlung repräsentirt die Einheit des gesammten Unternehmens.

Den neuen Statuten entsprechend, wurde die Generalversammlung in diesem Jahre zum ersten Male und zwar auf den 12. Mai nach Paris einberufen, wodurch der sehr grossen Anzahl von Actionären, welche in Frankreich und England wohnen, Gelegenheit gegeben war, derselben beizuwohnen. Wir haben über dieselbe in No. 41 S. 406 berichtet. Dem Geschäftsbericht selbst entnehmen wir nun Folgendes:

Wenn alle Lieferungen ausgeführt sein werden, so wird der Stand der Betriebsmittel der folgende sein: 598 Locomotiven, 1183 Personenwagen, 9052 Lastwagen.

Die im Jahre 1861 für Betriebsmittel und Werkstätten-Ausrüstung gemachten Ausgaben betragen 6,497,478 fl. 54 kr., frühere Ausgaben (mit Inbegriff des Werthes des vom Staate übernommenen Materials) 21,579,835 fl. 18 kr., mithin die Gesammt-Ausgaben am 31. December 1861 28,077,313 fl. 72 kr.

Die auf Actien und Obligationen der Gesellschaft bis zum 31. December 1861 geleisteten Einzahlungen betragen im Ganzen die Summe von 213,571,253 fl. 50 kr

Die Summe der Ausgaben überhaupt (Baukosten) beträgt 215,620,233 fl. 56 kr.

Was die Betriebsresultate anlangt, so betragen die Brutto-Einnahmen aus dem Betriebe des Jahres 1861 25,406,622 fl. 61 kr. und vertheilen sich in folgender Weise:

für Personen 7,419,160 fl. 47 kr., für Militär 1,018,588 fl. 5 kr., für Eilgüter 920,097 fl. 21 kr., für Frachtgüter 15,925,378 fl. 92 kr., für verschiedene Einnahmen 123,397 fl. 96 kr.

Die einzelnen Linien sind in folgendem Procent-Verhältniss betheiligt:

	Südbahn	Ungarische Linien	Tiroler Linien	Venetianische Linien	Lombardische Linien
Personen	22%	65,5%	42%	41%	60%
Militär	4 „	2 „	3 „	8 „	4 „
Eilgüter	3 „	1 „	4 „	5 „	8 „
Frachtgüter	70 „	80 „	49 „	45 „	28 „
Versch. Einnahmen	1 „	0,5 „	2 „	1 „	

Die Gesammtausgaben des Bestriebes belaufen sich auf 9,839,340 fl. 47 kr. und vertheilen sich wie folgt:

Allgem. Spesen	3%	3%	7%	7%	8%
Bahnunterhaltung	21 „	15 „	28 „	20 „	21 „
Zugförderung	45 „	54 „	34 „	38 „	33 „
Verkehrsdienst u. Transportverwalt.	31 „	28 „	31 „	35 „	38 „

Es ergiebt sich, dass die Mehreinnahme gegen 1860 im Ganzen 6,700,388 fl. 50 kr. betragen hat. Dieselbe vertheilt sich auf die verschiedenen Linien, wie folgt:

Südbahn	fl. 2,343,693. 20.
Tiroler Linien	„ 109,159. 71.
Venetianische Linien	„ 912,140. 70.
Lombardische Linien	„ 372,363. 13.
Die Einnahmen auf den Ungarischen Linien, welche am 1. April 1861 dem Betriebe übergeben wurden, belaufen sich auf	„ 2,963,031. 76.
Zusammen	fl. 6,700,388. 50.

Dagegen betragen die Mindereinnahmen, welche fast ausschliesslich auf die Militärtransporte fallen im Ganzen fl. 225,190. 36. Es ergiebt sich somit eine schliessliche Mehreinnahme im Jahre 1861 im Vergleiche mit 1860 von fl. 6,475,198. 14.

Der Procentsatz der Betriebs-Ausgaben auf sämmtlichen Linien, welcher im Jahre 1860 47 % betrug, beträgt im Jahre 1861 38,7 %, somit Differenz zu Gunsten von 1861 8,3 %.

Die Netto-Einnahmen aus dem Betriebe betragen fl. 15,567,282. 13., hiervon ab Spesen früherer Betriebsjahre fl. 71,265. 6., bleibt 15,496,017. 7. Die Interessen aus angelegten Capitalien betragen fl. 682,954. 24. Gesammtbetrag der disponiblen Summen fl. 16,178,971. 31. Hiervon ab Lasten des Betriebes, allgemeine Kosten und verschiedene Abgaben fl. 2,386,694. 45., bleibt disponibler Rest fl. 13,792,276. 86., wovon noch fl. 5,874,000 an Actienzinsen abgehen und mithin ein Reinertrag von fl. 7,918,276. 86. bleibt.

Die Länge der im Betriebe befindlichen Bahnen wird am 1. Jan. kommenden Jahres 317,6 Meilen und am darauf folgenden 1. Januar 355,9 Meilen betragen, so dass der nicht vollendete Theil am 1. Januar 1863 kaum 1/5 und ein Jahr später kaum 1/10 der Länge des Gesammtnetzes ausmachen wird.

Die statutenmässige Reserve beträgt	fl. 1,360,000. —
Die ausserordentliche Reserve beträgt	„ 3,760,000. —
Der Gewinn des Agio-Conto (nach Abzug des auf die ersten Einzahlungen erlittenen Verlustes)	„ 3,680,000. —
Summe der Reserve	fl. 8,800,000. —

Einnahmen und Ausgaben nach Betriebs-Meilen.

1. Einnahmen.

Linien	Gewöhnliche Reisende pr. Bahnmeile Gulden	pCt.	Reisende Militärs pr. Bahnmeile Gulden	pCt.	Eilgüter pr. Bahnmeile Gulden	pCt.	Frachten pr. Bahnmeile Gulden	pCt.	Verschiedene Einnahmen pr. Bahnmeile Gulden	pCt
Wien-Triest	41990,91	22	6938,04	4	5090,46	3	131878,97	70	1109,82	1
Ungarische	12053,42	16	1594,90	2	917,40	1	57863,16	80	194,44	0,5
Nord- u. Süd-Tyroler	15907,34	42	1114,97	3	1532,39	4	18872,80	49	535,61	2
Venetianische	30579,17	41	5509,35	8	4228,48	5	33118,81	45	205,59	1
Lombardische	46160,65	60	2630,95	4	6444,48	8	21045,40	28	—	—
Zusammen	31746,51	29	4358,52	4	3937,09	4	68114,58	62	528,01	1

2. Ausgaben.

	Direction, administrative Central-Leitung und allg. Ausgaben		Bahn- und Gebäude-Erhaltung		Zugförderung		Verkehrsdienst u. Transpt.-Verwaltung	
Wien-Triest	2105,17	3	13870,31	21	30269,--	45	20600,05	31
Ungarische	898,86	3	3867,06	15	14514,47	54	7353,44	28
Nord- u. Süd-Tyroler	1481,36	7	5722,55	28	6980,12	34	6260,61	31
Venetianische	2404,21	8	6023,47	20	11510,88	37	10806,72	35
Lombardische	2797,46	8	7473,86	20	11840,48	33	14415,65	39
Zusammen	1980,45	5	8540,37	20	18022,52	43	13559,09	32

3. Netto-Ertrag.

	pr. Bahnmeile				
Wien-Triest	120163,67	Verhältn. d. Ausg. z. Einnahme			35,7 %
Ungarische	45989,49	„	„	„	36,7 %
Nord- und Süd-Tyroler	17518,47	„	„	„	53,8 %
Venetianische	42896,12	„	„	„	41,7 %
Lombardische	39764,03	„	„	„	47,9 %
Zusammen	66612,23	„	„	„	38,7 %

Auf den Ungarischen Linien wurden 4,276,840 Ctr. Getreide und 1,109,200 Ctr. Hölzer befördert, dagegen auf den Venetianischen 2,130,360 Ctr. Getreide und 382, 580 Ctr. Hölzer.

Jene Waarengattungen auf die einzelnen Linien vertheilt, verhalten sich so:

	Linie Wien-Triest	Ungar. Linien	Nord- u. Süd-Tyroler Linien	Venetianische Linien
Vieh	309043 Stück	20109 Stück	12609 Stück	8001 Stück
Getränke	951859 Ctr.	141309 Ctr.	125187 Ctr.	184173 Ctr.
Hölzer	3289651 „	1109209 „	456659 „	382581 „
Farben und Farbstoffe	69175 „	3064 „	11601 „	16954 „
Fette	471167 „	58060 „	59590 „	253655 „
Getreide	8594321 „	4276831 „	848687 „	2130350 „
Kohlen und Coaks	2741430 „	15129 „	38058 „	119572 „
Leder	43302 „	8305 „	23868 „	50274 „
Abfälle	202244 „	11498 „	38456 „	51134 „
Lebensmittel	255317 „	24431 „	53472 „	138852 „
Col.-Waaren u. Specereien	1144018 „	126345 „	126771 „	296417 „
Rinden u. Lohe	100588 „	25887 „	40355 „	73231 „
Webestoffe	952871 „	118309 „	186344 „	297280 „
Rohe Metalle	1677671 „	49035 „	77244 „	119370 „
Verarbeitete Metalle	708905 „	64536 „	55463 „	110647 „

Die Summe der Locomotiven beträgt 598, die der Personenwagen 1,183, der Lastwagen 8,039, der diversen Wagen 1,013, zusammen 10,235 Wagen.

Postwesen.

Deutsch-Oesterreichischer Postverein. (Eintheilung des Pfundes in 30 Loth und der Unterabtheilung in Zehntheile). Künftighin wird in sämmtlichen Deutschen Postvereinsstaaten bei Bestimmung des Gewichts von Postvereinssendungen das Zollgewicht mit der Eintheilung des Pfundes in 30 Loth und der Unterabtheilung in Zehntheile in Anwendung gebracht. Die Oesterreichischen Postanstalten haben jedoch nur Zollgewichtsstücke bis zu 1 Pfund geliefert erhalten; bei schwereren Vereins-Fahrpost-Sendungen aus Oesterreich haben die Preussischen Postanstalten laut Anweisung ihrer obersten Behöde demzufolge wie bisher das Wiener Gewicht zu ermitteln und von der Aufgabe-Poststelle wird auf der Adresse dasselbe in Zollgewicht reducirt.

Schifffahrt.

♄ **Die Oesterr. Marine.** Bei Gelegenheit der Berathung des Etats der Marine-Verwaltung im Oesterreichischen Abgeordnetenhause machte der Handels- und Marineminister Graf Wickenburg einige nähere Angaben über die jetzige Grösse der Oesterr. Marine. Danach besitzt Oesterreich an Dampfschiffen: 1 Propeller-Linienschiff, 5 zum Theil vollendete, theils ihrer Vollendung entgegengehende gepanzerte Fregatten, 2 Corvetten, 3 Schooner, 19 Kanonenboote, 21 Raddampfer, 6 Rad-Kanonenboote und 2 Schrauben-Kanonenboote. An Segelschiffen: 2 Fregatten, 3 Corvetten, 4 Briggs, 3 Goeletten, 1 gepanzerte schwimmende Batterie, 4 Transportschooner, deren Anzahl mit den übrigen kleineren Segelschiffen 129 beträgt, während der Tonnengehalt 61,341, die Pferdekraft 11,746 beträgt. Die Anzahl der von ihnen getragenen Kanonen beläuft sich nach der jetzigen Armirung auf 996, obschon die Construirung einzelner Schiffe eine grössere Anzahl Kanonen zu tragen gestattet. Das Matrosencorps beträgt 8501, das Zeugcorps 3429, die Marine-Infanterie 1,255 Mann, zusammen 18,185 Mann. — Oesterreichs Küsten dehnen sich in einer Länge von 248 Oesterr. Meilen aus, während der Umfang der Inseln 306 Oesterr. Meilen beträgt und die Anzahl der Häfen die Zahl 172 erreicht, von denen 132 dem Handel geöffnet sind. Kriegshäfen sind: Venedig, Sola und Lissa. — Trotz dieser ganz bedeutend erscheinenden Seemacht, erklärt der Berichterstatter des Ausschusses im Abgeordnetenhause die Marine nur für genügend unter den dermaligen Verhältnissen, die eigenen Küsten zu bewachen und die nöthigen Seetransporte und Unterstützung der Landarmee zu bewirken, ferner im Kriege die Allianz Oesterreichs mit einer der grossen Seemächte zu verstärken. Dagegen wäre diese Marine nicht dazu geeignet, „den Seekampf mit einer jener Mächte aufzunehmen, mit welcher es in einen Krieg auf dem zunächst seinen Küsten gelegenen Schauplatze verwickelt werden könnte.“ — Aehnlich urtheilen Fernerstehende. — Nach ihnen entbehrt die lange Zeit sehr gerühmte Oesterreichische Kriegsmarine in Wirklichkeit jeder höheren Bedeutung. Man misstraut den Venetianern, also den besten Seeleuten im Staate; der höhere Adel sucht sich der bedeutenderen Stellen zu bemächtigen (so, dass fähige Bürgerliche den Dienst unter ihnen und für sie zu versehen haben) und es kommen mitunter beinahe unglaubliche Züge von Unkenntniss vor. —

Project eines Canals zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee von Brunsbüttel nach Neustadt. Das Project der Anlage eines Canals zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee von Brunsbüttel nach Neustadt hat ein Anrecht auf Beachtung. Dasselbe ist von einer Nordamericanischen Actiengesellschaft entworfen, die schon seit Jahren durch einen General-Bevollmächtigten in Kopenhagen vertreten ist. Lange setzte die Dänische Regierung aus „politischen Gründen“ dem gemeinnützigen Unternehmen Schwierigkeiten entgegen, bis sie endlich den ihr unterbreiteten Bauplan genehmigt und die in diesen Tagen beginnende Nivellirung des Holsteinischen Terrains gestattet hat Ich bemerke über den Canal, dem eine grosse Zukunft bevorstehen würde, dass derselbe nach dem Plane innerhalb 8—10 Stunden die grössten Kauffahrtheischiffe bis über 24 Fuss Tiefgang von der Nordsee in die Ostsee und umgekehrt befördern soll. Die Anwendung von vollkräftigen Schleppdampfern und die Anlage einer neben dem Canal herlaufenden Eisenbahn soll diese Schnelligkeit ermöglichen. Was die Richtung des Canals betrifft, so soll derselbe unmittelbar vor Brunsbüttel an der Elbe seinen Anfang nehmen, in östlicher Richtung nördlich an den Städten Wilster und Itzehoe, sowie an der Dorfschaft Kellinghusen vorüberlaufen, zwischen Kellinghusen und Neumünster die Altona-Kieler Eisenbahn passiren und endlich zwischen dem Ostseebade Haffkrug und Neustadt in den Neustädter Meerbusen ausmünden, welche letztere Bucht die eisfreieste längst der ganzen Cimbrischen Halbinsel ist. Dass die Nivellirungs-Arbeiten, wie ursprünglich bestimmt, nicht schon im vorigen Monate begonnen, lag in den durch andauernden Regen verursachten ungünstigen Witterungsverhältnissen.

Volkswirthschaftliches.

Zoll-Abfertigung im Verkehr mit Russland. Berlin, im August. Zur Beförderung des internationalen Verkehrs besteht bekanntlich die Einrichtung, dass Waaren, welche vermittelst der Eisenbahnen vom Auslande eingehen, erst am Bestimmungsorte der zollamtlichen Behandlung unterworfen werden, wenn sie dahin von der Grenze in verschlossenen Wagen gelangen, auch daselbst die nöthigen Vorkehrungen für die Zoll-Abfertigung getroffen sind. Von dieser Erleichterung ist zwar auf der Königsberg-Petersburger Eisenbahn seit deren Eröffnung kein umfassender Gebrauch gemacht worden, um diesem indessen thunlichst Vorschub zu leisten, sind kürzlich auch in Berlin auf dem Bahnhofe der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für die Zoll-Abfertigung der über Eydtkuhnen von Russland eingegangenen Güter die erforderlichen Vorkehrungen getroffen worden. Es lässt sich annehmen, dass der Verkehr von dieser Einrichtung gern Gebrauch machen werde.

Oesterreich. Eingabe des Böhmischen Handelsstandes an das Handelsministerium. Die neulich demselben überreichte Eingabe enthält folgende Wünsche: Eine Schleunige Einführung des allgemeinen Deutsch-Oesterreich. Handelsgesetzes, in welchem die Eisenbahnen den für die gewöhnlichen Frachtunternehmungen geltenden Normen untergeordnet werden; Revision der Bestimmungen über Haftung und Versicherung beim Sachentransporte auf der nördlichen, südlichen und südöstlichen Staatsbahn vom 14. August 1852, Einhändigung des Originalfrachtbriefes an die Empfänger noch vor Ausfolgung der Waare; ungeschmälerte Einhaltung der dreitägigen lagerfreien Zeit; Feststellung einer Lieferzeit bei Eilgütern; rascheres Avisiren der Nachnahme von Seite aller Stationen; Aufhebung der Refacte und Ermässigung der Frachtsätze.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction ist die $7_{,2}$ Meilen lange Bahnstrecke **Heilbronn-Hall** mit den Stationen

Weinsberg, Willsbach, Eschenau, Bretzfeld, Oehringen, Neuenstein, Waldenburg, Kupfer, Gailenkirchen und Hall

am 4. d. Mts für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahnverwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 13. August 1862.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Thüringische Eisenbahn.

Um den Besuch des Thüringer Waldes allgemein möglichst zu erleichtern, werden vom 23. d. M. ab bis incl. 27 September cr. auf den Stationen Leipzig und Markranstedt Personenbillets für die 2. und 3. Wagenclasse zu den gewöhnlichen Sonntags-Preisen nach Gotha, Fröttstedt, Wertha und Eisenach ausgegeben werden, welche mit einer Gültigkeit von 8 Tagen auch für die Rücktour gelten.

Die Ausgabe dieser Billets findet **nur an jedem Sonnabend** vor 1 Uhr Mittags Statt. Reisegepäck wird auf dieselben nicht expedirt. Die Billets berechtigen **für die Hinfahrt** am Sonnabend zur Benutzung des Personenzuges No. V. des Fahrplanes, mit welchem die Passagiere

von Leipzig Nachmittags 1 Uhr 40 Minuten,
„ Markranstedt Nachmittags 2 Uhr 3 Minuten

und am Sonntage zur Benutzung des Personenzuges No. II des Fahrplanes, mit welchem die Passagiere

von Leipzig Morgens 5 Uhr
von Markranstedt Morgens 5 Uhr 20 Minuten

nach **Gotha** etc. abfahren. **Für die Rücktour** können bis incl. den nächstfolgenden Sonnabend alle fahrplanmässigen Züge mit Ausnahme der Schnellzüge gewählt werden.

Unsere frühere Bakanntmachung, nach welcher an jedem Sonnabend Billets nach Eisenach mit 3tägiger Gültigkeit für Hin- und Rücktour ausgegeben wurden, wird hierdurch vom 23. d. M. ab aufgehoben.

Erfurt, den 14. August 1862.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Lieferung von Telegraphen-Materialien.

Höherem Auftrage zu folge soll die Lieferung von

1300 Zollcentner Eisendraht
20000 Stück porzellanener Isolirhüte
6000 gusseisernen Kappen mit Stützen und
15600 eisernen Krampen

im Wege der Submission vergeben werden, und laden wir zu diesem Behufe Diejenigen ein, welche sich der Lieferung dieser Materialien unterziehen wollen, ihre Angebote mit der Aufschrift:

„Lieferung von Telegraphen-Materialien"

längstens bis zum **19. August d. J. Vormittags 10 Uhr** auf dem Bureau unterzeichneter Stelle einzureichen, woselbst die Musterstücke und die Bedingungen einzusehen sind.

Letztere können auch auf portofreie Anfrage von uns bezogen werden.

Carlsruhe, den 2. August 1862.

Verwaltung
der Gr. Eisenbahnhauptwerkstätte und des Haupt-Magazins.
Obser.
vdt. Biesele.

Königl. Saarbrücker Eisenbahn.

Die Lieferung nachstehend aufgeführter Quantitäten Klein-Eisenzeug, als:

19,000 Stück Laschen,
8,500 „ Unterlagsplatten,
16,400 „ Laschenbolzen mit einer Mutter,
16,400 „ Laschenbolzen mit zwei Muttern,
36,800 „ grosse Hacknägel,
80,000 „ kleine Hacknägel,
40 „ Schraubenschlüssel,

soll im Wege der öffentlichen Submission im Einzeln oder auch im Ganzen verdungen werden. — Hierzu ist ein Termin auf

Dienstag den 26. August cr. Vormittag 11 Uhr

in dem Büreau des Unterzeichneten auf hiesigem Bahnhofe anberaumt. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Klein-Eisenzeug"

bis zum gedachten Termine an den Unterzeichneten einzureichen, welcher dieselben in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten eröffnen wird.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen können im genannten Büreau eingesehen, auch Copien von dort bezogen werden.

Saarbrücken, den 9. August 1862.

Der Eisenbahn-Bau-Inspector.
Quassowski.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbau-Gesellschaft. ($5^1/_2$ Meil.)

Einnahmen für	Personen	Frachten	Kohlen	Zusammen	bis ult. Juli:
Juli 1862:	8,119 fl.	25,420 fl.	10,972 fl.	44,512 fl.	258,191 fl.
„ 1861:	6,069 fl.	21,725 fl.	5,412 fl.	33,207 fl.	231,043 fl.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

	f. Pers.	f. Güter	Durchg.-Güter	Extraord.	Sa. Thlr.
Juli 1862:	45,981	56,492	16,000	4,589	123,063

„ 1861: 110,297 Thlr. Juli 1862: + 12,766 Thlr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Frachten	Zusammen
Im Monat Juli 1862:	8,545 fl.	18,955 fl.	27,501 fl.
Vom 1. Jannur bis ult. Juli 1862:	35,824 fl.	133,218 fl.	169,043 fl.

In derselben Zeitperiode 1861: 160,245. Daher 1862 mehr: 8,798 fl.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Juli 1862: 208,472 Thlr. Bis ult. Juli 1862: 1,288,417 Thlr. Bis ult. Juli 1861: 1,289,776 Thlr. Daher 1862: — 1,359 Thlr.

K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Juli 1862: 1,610,863 fl. 1861: 1,692,442 fl. — 81,579 fl.
Bis ult. „ 1862: 10,242,436 fl. 1861: 11,278,145 fl. — 1,035,709 fl.

Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.

	für Personen	für Güter	f. ausserordl. Einnahmen	Summa:
Juli 1862:	Thlr. 13,453	23,311	1,347	38,113
„ 1861:	„ 14,338	19,221	1,348	34,908

Bergisch-Märkische Eisenbahn.
Juli 1862: 172,150 Thlr. bis ult. Juli 1862: 1,104,977 Thlr.
„ 1861: 166,022 „ „ „ „ 1861: 1,070,133 Thlr.
also 1862: mehr 34,844 Thlr.

Ruhr-Sieg Eisenbahn.
Juli 1862: 49,300 Thlr. bis ult. Juli 1862: 331,291 Thlr.
„ 1861: 14,633 „ „ „ „ 1861: 97,438 „
also 1862: mehr 233,853 Thlr.

Witten-Duisburger Eisenbahn. (Strecke Witten-Mühlheim-Oberh.
Juli 1862: 33,020 Thlr., bis ult. Juli 1862: 156,502 Thlr.
„ 1861: 6,368 „ „ „ „ 1861: 39,373 „
also 1862: mehr 117,129 Thlr.

Prinz-Wilhelm Eisenbahn.
Juli 1862: 18,970 Thlr. bis ult. Juli 1862: 118,587 Thlr.
„ 1861: 19,897 „ „ „ „ 1861: 137,484 „
also 1862: weniger 18,897 „

K. K. Süd-Norddeutschen Verbindungs-Bahn.

	Einnahme f. Personen	Güter	Summa	Bis ult. Juli:
Juli 1862:	26,787 fl. 87 kr.	75,007 fl. 52 kr.	101,795 fl. 39 kr.	600,982 fl. 44 kr.
„ 1861:	565,867 fl. 28 kr.	Mithin 1862: + 35,115 fl. 16 kr.		

I. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. Juli:
Juli 1862: Thlr.	23,159	26,815	2,356	52,330	328,714 Thlr.
„ 1861: „	23,145	28,232	3,210	54,587	340,671 „
Mithin 1862: Thlr.	+14	—1,417	— 854	—2,257	—11,957 „

II. Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.

Juli 1862: Thlr.	8,967	19,745	1,372	30,084	199,311 „
„ 1861: „	8,930	21,103	2,410	32,443	188,537 „
Mithin 1862: Thlr.	+ 37	—1,358	— 1,038	— 2,359	+ 10,774 „

K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn. Juli 1862:

für Pers. etc.	Reisegepäck etc.	Frachten	Extraord.	Summa:
245,525 fl. 28 kr.	13,557 fl. 37 kr.	317,982 fl. 38 kr.	5,338 fl. 66 kr.	582,403 fl. 69 kr.

Juli 1861: 432,192 fl. 31 kr. Daher 1862 mehr: 150,211 fl. 38 kr.

Oberschlesische Eisenbahn,

I. Oberschlesische Hauptbahn. (Breslau-Myslowitz-Neuberun).

	f. Pers.	f. Güter	Extraord.	Summa 1862:	1861:
Juli 1862: Thlr.	53,559	263,183	41,297	358,039	221,430

II. Oberschlesische Zweigbahn. (Bergw.- u. Hütten-Revier.)

Juli 1862: Thlr.	5,755	127	5,882	4,933	

III. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

Juli 1862:	33,013	65,163	12,173	110,349	77,692

IV. Stargard-Posener Eisenbahn.

Juli 1862:	21,969	50,905	9,123	81,997	47,165

Mecklenburgische Eisenbahn.

	f. Pers.	f. Gepäck, Vieh	Güter	Summa	bis ult. Juli:
Juli 1862: Thlr.	23,420	2,840	19,780	46,040	252,347
Juli 1861:	23,135	3,550	15,220	41,905	262,311

Mithin pro 1862: — 10,000 Thlr.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

	für Personen	für Güter	Summa:
Juli 1862:	10,881 Thlr.	11,749 Thlr.	22,630 Thlr.
„ 1861:	21,297 Thlr.	Mithin im Juli 1862: + 1,333 Thlr.	

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Güter	Tel. Depeschen	Extra	Summa
Juli 1862:	4,269 Thlr.	7,947 Thlr.	36 Thlr.	1,034 Thlr.	13,286 Thlr
„ 1861:	10,006 Thlr.	Mithin pro 1862: + 3,280 Thlr.	Hierzu die Mehreinnahme bis ult. Juni 1862 nach berichtigter Feststellung: 7,670 Thlr. Ergiebt ult. Juli 1862: + 10,950 Thlr.		

II. Privat-Anzeigen.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **New-York**, Capt. **G. Wenke**, am Sonnabend, den 30. August.
do. **Hansa**, Capt. **H. J. von Santen**, am Sonnabend, den 27. September.
do. **Bremen**, Capt. **C. Meyer**, am Sonnabend, den 11. October.
do. **New-York**, Capt. **G. Wenke**, am Sonnabend, den 25. October.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren **Julius Böheim**, Generalagent, Reichsstr. No. 26. **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl**, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg**, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen
„ **Hull** „ Montag Morgen

Passage Preise: Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung
Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl. Beköstigung

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Empyreumatische Holzbeize und salzsaures Zink

empfiehlt zum Imprägniren der Hölzer, namentlich Bahnschwellen, zu den billigsten Preisen

die chem. Fabrik von **Conrad Schmidt**
in **Blasewitz** bei Dresden.

Draht-Verbindungs-Muffen

von engl. Gussstahl $^3/_4$" liefert in jeder Quantität à Stück **1 Sgr. 5 Pf.**

Rudolph Wasserlein
Berlin, Brandenburg. Str. 48.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 68. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 23. August 1862.

Inhalt: **Die Eisenbahnen auf der Cimbrischen Halbinsel.** — **Jahresbericht der Oberschlesischen Eisenbahn für das Geschäftsjahr 1861.** — Eisenbahnen: Projecte und Bau: Königsberg-Lycker Eisenhahn, Vorarbeiten. Hessische Ludwigs-Eisenbahn, Rheinbrückenbau. Hessische Ludwigs-Eisenbahn, Linksmainische Bahn Mainz-Frankfurt. Crefeld-Clever Eisenbahn, Eröffnungstermin. Bayerische Ostbahnen, Concessionsbewerbung. Oesterreichische Eisenbahn-Projecte. Oesterreichische Südbahn. Galizische Bahnen. — b. Eisenbahn-Betrieb: Altona-Kieler Eisenbahn, Personalnachricht. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Ueber die Verhältnisse der Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn. Der Preussische Staat und seine Eisenbahnen. Oberschlesische-, Wilhelms- und Ostbahn, Frachtermässigung für Steinkohlen. Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Classificationen. Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband, Personen-Verkehr. Statuten-Aenderung der Oesterr. Staats-Eisenbahn. Oesterr. Staats-Eisenbahn, Tarif-Aenderung. — Ausland: Russische Bahnen. Wallachische Eisenbahnen. Italienische Bahnen. Central-America, Panama-Eisenbahn. Chili, Santiago-Valparaiso. — Telegraphenwesen. — Technische Notizen. — Schifffahrt. — Volkswirthschaftliches. — Literatur. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Neisse-Brieger Eisenbahn,** neuer Tarif. **K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,** neue Bestimmungen. **Thüringische Eisenbahn,** ermässigte Personen-Fahrpreise. **Kgl. Westfälische Eisenbahn,** Submission. **Berlin-Anhaltische u. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,** directe Personen- und Gepäck-Expedition. — **Fehlende etc. Güter** der Sächs.-östl. Staatsbahnen.

Die Eisenbahnen auf der Cimbrischen Halbinsel.

Unsere Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen haben bisher ein abgesondertes System gebildet, das mit dem grossen Deutschen Eisenbahnnetze zwar in geschäftlichem Verkehr stand, aber nicht der unmittelbaren Schienenverbindung theilhaftig war.

Ebenso war der Bau der Eisenbahnen auf dem Dänischen Theil dieser wichtigen Halbinsel bereits definitiv beschlossen, und zum Theil in Angriff genommen, ohne dass über den Anschluss an die Schleswig-Holsteinischen Bahnen irgend etwas bestimmt gewesen wäre.

Diese Isolirung nach beiden Enden hin, für deren Beseitigung jetzt die gegründete Aussicht ist, hat bisher unsere Eisenbahnen zu einem System unterbundener Adern gemacht, und wenn dennoch die eigentliche Stammbahn, die Altona-Kieler in ungewöhnlichem Masse prosperirte, so ist um so mehr Aussicht auf eine höchst günstige Entwickelung der diesseitigen Eisenbahnen, wenn erst die Verbindung so hergestellt sein wird, wie sie der Sache nach muss, d. h. wenn erst die Eisenbahnkette der Cimbrischen Halbinsel ein integrirender und unablöslicher Theil des grossen Deutschen Eisenbahnnetzes ganz in derselben Weise geworden ist, wie die Halbinsel selbst nur eine vorspringende Verlängerung des Deutschen Festlandes ist, und eine Brücke nach dem Skandinavischen Norden bildet.

Was die Verbindung am Nordende anbetrifft, so brachte die No. 38 dieser Zeitung bereits die Königlich Dänische Resolution vom Mai, der zufolge den Herren Peto Brassey & Betts in London die Concession zur Anlage und zum Betrieb einer Eisenbahn zwischen Flensburg und Wamdrup mit Zweigbahnen nach Hadersleben, Apenrade und Tondern ertheilt wird. Flensburg aber ist das bisherige nördliche Ende der Schleswig-Holsteinischen Bahnen, und Wamdrup ist der Punct an der Schleswigschen Grenze, wo die Dänischen Bahnen ihr südliches Ende haben sollen. Nach dieser Seite hin würde also am 1. Juli 1865, bis wann die Hauptbahn fertig sein soll, keine Unterbrechung mehr obwalten.

Am südlichen Ende aber, an der Wurzel des ganzen Baumes, ist zunächst die Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona eine abgemachte Sache. Der Bahnhof in Altona und der Berliner Bahnhof sollen durch dieselben in Schienenverbindung kommen, auf Holsteinischem Gebiete wird die Altona-Kieler, auf Hamburgischem die Hamburg-Berliner Gesellschaft den Bau ausführen, der betreffende Staatsvertrag ist abgeschlossen, die Linie auf Holsteinischem Gebiete bereits ausgesteckt und nur die definitive Bestimmung der Linie auf Hamburger Gebiet, wo die belebtesten, jedenfalls die schönsten Theile der Stadt berührt werden, trifft noch auf Hindernisse. Augenblicklich heisst es, dass der erste Gegenstand, welcher nach deren Wiederzusammentreten die Hamburger Bürgerschaft beschäftigen wird, die Erledigung dieser Frage ist.

Ist diese kurze Verbindungsbahn hergestellt, so ist das ganze Cimbrische System mit dem östlichen Theile des Deutschen Bahnsystems durch die Hamburg-Berliner Bahn in allernächste Verbindung gesetzt.

Die vielbesprochene Ueberbrückung der Elbe zwischen Hamburg und Harburg, welche dann in ganz gleicher Weise den Schienenverband mit dem westlichen Theile herstellen würde, ist zwar bisher an den Forderungen Hannovers gescheitert, wird aber dadurch doch nicht *ad calendas graecas* vertagt werden. Die Hannoversche Regierung selbst wird der Sache einen neuen Impuls geben, wenn der nördlichste Holländische Anschluss über Leer, Oldenburg und Bremen nach Harburg sich wendet.*

Einstweilen tritt indessen durch einen kleinen Umweg eine andere Verbindung mit den westlichen Eisenbahnen an ihre Stelle, nämlich der Traject bei Lauenburg über die Elbe, welcher die Züge der Lübeck-Büchener und Hamburg-Berliner Bahn schon ganz nahe bei Lüneburg auf die Hannoverschen Bahnen bringt. Zwar wird durch diesen zur Winterzeit, wenn die Elbe steht, oder Eisgang die Bewegung auf dem Wasser hindert, der weite Umweg über Wittenberge nicht ausgeschlossen, allein eine gute Zeit hindurch wird er doch ein Surrogat der Brücke bei Hamburg sein.

So wird denn die unterbundene Ader geöffnet, und die Cimbrischen Eisenbahnen werden an ihrer Wurzel einen neuen Lebensquell erhalten; dann bedarf es nur noch der bereits beschlossenen, durch Staatsverträge gesicherten, und mit Actiencapital versorgten directen Hamburg-Lübecker Bahn, und ihrer östlichen Fortsetzung nach Wismar, um alle Möglichkeiten des Zuganges zu unserem ab-

* Durch den Beschluss der Bürgerschaft, den Schienenstrang des Berliner Bahnhofes bis an den Hafen zu führen und sowohl den Bau als die Expropriation zu gestatten, ist wenigstens auch nach dieser Seite hin jetzt ein Anfang gemacht.

gesonderten Gliede des Deutschen Continentes erschöpft zu haben. Auch diese Bahn hat eben vor wenig Wochen ein neues Lebenszeichen von sich gegeben, nachdem sie längere Zeit durch Zollschwierigkeiten und andere Differenzen mit der Dänischen Regierung völlig zurückgedrängt war. Sie hat nämlich so eben bei dem verkehrsreichen Flecken Wandsbeck, der letzten Station vor Hamburg, das für den Bahnhof bestimmte Territorium eigenthümlich erworben, und bereits den Besitz angetreten. Zudem sind, wie jetzt die Blätter melden, alle Zollschwierigkeiten definitiv beseitigt.

Unser ganzes Eisenbahnsystem ist übrigens noch mit allerlei Wunderlichkeiten behaftet, welche man anderswo nicht für möglich halten würde, und welche am besten daraus erklärlich sind, dass die Regierung des Landes auf dem abgelegenen Puncte einer Insel angesiedelt ist, wo sie sich vielleicht das Verständniss für die maritimen Angelegenheiten offen halten kann, aber den continentalen Aufgaben der Monarchie, welche ihren Schwerpunct entschieden in den Deutschen Herzogthümern hat, nicht gerecht wird.

Diese Wunderlichkeiten beginnen schon an der eben besprochenen Wurzel der Holsteinischen Bahnen: Die Bahn von Büchen nach Lauenburg, $1^3/_4$ Meilen lang, welche jetzt ganz verkehrlos ist, und erst durch den Traject in einen Kreislauf gezogen wird, ist ursprünglich als ein *onus* der Hamburg-Berliner Bahn gebaut, welche ihren ersten Plan auf Lauenburg gerichtet hatte, und, als derselbe nachher nicht eingehalten werden konnte, nur unter der Bedingung von der Dänischen Regierung Concession erhielt, dass diese Lauenburger Zweigbahn gebaut und von der Berliner Bahn mit betrieben werde.

Die Berliner Bahn führte daher den Betrieb, zwar pflichtmässig, aber mit stetem Verdruss, denn es kommt noch hinzu, was anderswo kaum glaublich sein dürfte, dass die Bewohner der Stadt Lauenburg auf dieser Bahn gratis befördert werden müssen, und dass selten jemand Anders als die Bewohner diesen Cours nimmt.

Selbstverständlich wird auf der kleinen Sackbahn, die nichts zu versäumen hat, mit der Abfahrt nach angemeldeten Standespersonen, und selbst nach dem Omnibus gewartet, ja es finden sogar zwischen Zugführern und Omnibuskutschern kleine Neckereien rücksichtlich der Abfahrt statt, und es ist gut, dass der Traject einer solchen Eulenspiegelei ein Ende machen wird.

Auch die Lübeck-Büchener Bahn $6_{,3}$ Meilen lang, ist nur ein Zeichen, dass früher die directe Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Lübeck von der Dänischen Regierung verwehrt wurde. Es schien für Deutschland gegeben zu sein, dass diese kurze Bahn, die directeste und nächste Verbindung zwischen Nord- und Ostsee, noch dazu zwischen den beiden wichtigsten Deutschen Handelsplätzen beider Meere, die erste zu bauende Bahn hätte sein müssen. In der That entstand auch das Project einer solchen Bahn schon gleichzeitig mit dem der Nürnberg-Fürther Eisenbahn, und bis heute hat es gedauert, ehe die Erlaubniss gewonnen werden konnte. Es war ja die Verweigerung der Concession offenbar noch eine Ueberlieferung aus jener Zeit, wo sogar die Landstrasse zwischen beiden Städten im desolatesten Zustande erhalten, und jedes sonstige Verkehrshemmniss eingelegt wurde, um diesen Städten, die doch Holsteins Zierde, alte Theile von Holstein, und Holsteins wahre Hauptstädte sind, möglichst viele Vortheile zu entziehen.

Von der Bahnstrecke der Lübeck-Büchener Bahn liegen $5_{,3}$ Meilen auf Lauenburger, von der Hamburg-Berliner Bahn 5 Meilen auf Lauenburger und Holsteinischem Gebiet. Sie bilden aber noch zusammen ein von den anderen Cimbrischen Bahnen abgesondertes Bahnkreuz und werden sich erst durch die Verbindungsbahn mit denselben zusammenschliessen.

Die Altona-Kieler Bahn, welche von Norden herkommend, bei Altona endet, ist in ihren Verhältnissen ziemlich allgemein bekannt. Sie hat für den Güterverkehr in Altona eine schiefe Ebene, welche eine Verlängerung der Bahn über den hochgelegenen Bahnhof hinaus bis hinunter an den Elbquai darstellt und durch eine stehende Dampfmaschine betrieben wird. Die Güter, welche über Hamburg nach dem Norden gehen, müssen jetzt theils zu Wagen, durch die beiden Städte nach dem Bahnhof, theils auf Schuten durch die beiden Häfen nach der schiefen Ebene befördert werden. Diesem Uebelstande wird die Verbindungsbahn Abhülfe bringen. An dem anderen Endpuncte, in Kiel, wird die Bahn durch eine Pferdebahn verlängert, welche den ganzen Quai des unübertrefflichen Hafens umzingelt, und jeden Verkehr mit der Schifffahrt in ausgedehntem Masse gestattet. Die Länge der Bahn ist $14_{,08}$ Meilen. Durch grossen Güterverkehr und sparsamen Betrieb liefert sie beständig eine gute Dividende, da sie jetzt das Gros der aus den Dänischen Gewässern kommenden Güter und Personen aufnimmt, und die Hauptverkehrstrasse für den Norden ist.

Vier Meilen von Altona zweigt bei Elmshorn die Glückstädter Bahn ab. — Glückstadt ist nur ein unbedeutender Handelsplatz und hat eine für die Hebung des Verkehrs sehr ungünstige Lage, aber sein Hafen ist noch zugänglich, wenn die Elbe bei Hamburg schon im Eise steht, daher hat der Platz als Winterhafen für Hamburg einen sehr hohen Werth, und es entwickelt sich auf der Bahn oft plötzlich ein unendlich reges Leben. Es heisst, dass eben jetzt eine Convention getroffen ist, derzufolge die immer mehr aufblühende Hamburg-Americanische Packetschifffahrt in jedem Winter Glückstadt zum Anlaufen benutzen will, was einen ganz neuen Aufschwung daselbst geben müsste.

Die kleine Bahn von reichlich 2 Meilen geht durch das üppigste Marschland und ist in der Expropriation sehr theuer geworden. Da der Verkehr so gering war, suchte man den gezwungenen Winterverkehr zu besteuern, und erhob für denselben eine höhere Taxe, aber dessen ungeachtet konnten nur kleine Dividenden gegeben werden, und die Actien standen auf 30 bis 40 Procent, wurden aber selten oder gar nicht gehandelt. Die Gesellschaft glaubte, höhere Dividenden gewinnen zu können, wenn die Bahn die Form einer Sackgasse verlöre; und als daher die grössere Stadt Itzehoe, mit dem reichen Hinterland von Wilstermarsch und Ditmarschen, einen Eisenbahnanschluss an die Altona-Kieler Bahn anstrebte, gelang es der Glückstädter Gesellschaft, durchzusetzen, dass die Regierung eine solche Verbindung nur über Glückstadt mit einem völlig unmotivirten Umweg gegestattet. Die Stadt Itzehoe ist dadurch ihrer natürlichsten Verbindung nach Norden und zum Theil auch nach Süden verlustig gangen, die Glückstädter Gesellschaft aber, welche nun die neue Bahnstrecke durch Prioritätsactien bauete, kann für ihre Stammactien jetzt leider gar keine, und für die Prioritäten nur 2 bis $2^1/_2$ Procent Dividende gewähren.

Gegenwärtig will sich durch eine grössere Bahn hier das ganze Hinterland anschliessen, wird also zu demselben unmotivirten Umwege über Glückstadt genöthigt. Auch diese Ditmarsische Bahn, welche auf der Gränze zwischen Marsch und Geest fortlaufen, und die Eider überschreitend, sich bei Friedrichsstadt an die Südschleswigsche Bahn anschliessen will, trifft auf stets erneuete Hindernisse rücksichtlich der nördlichen Fortsetzung. Die Eider ist bei Friedrichstadt schon so breit, dass sie die beiden Herzogthümer hier sehr bestimmt von einander scheidet. Eine Brücke für die Eisenbahn würde daher als ein neues Verbindungsglied zwischen beiden dienen, was die gegenwärtige Politik der Dänischen Regierung keinenfalls zugeben möchte.

Ist doch auch bei den Dänischen Bahnen der grosse Umweg durch die Festung Friedericia beliebt, um sie gegen eine Benutzung durch Deutsche Heeressäulen zu sichern. Eine Zeit lang waren die Dänischen Blätter voll davon, dass man auch die Bahnhöfe Neumünster, Altona, Büchen für diesen Zweck befestigen wolle.

Weiter nördlich an der Altona-Kieler Bahn bei Neumünster zweigt sich nach Nordwesten hin die Rendsburg-Neumünstersche Bahn ab, welche augenblicklich den Verkehr aus dem Norden der Halbinsel auf die Altona-Kieler Bahn leitet. Diese kleine Bahn $4_{,6}$ Meilen lang durch den ödesten und ebensten Theil Holsteins führend, ist rücksichtlich der Erdarbeiten und Expropriationen so ausserordentlich begünstigt gewesen, dass sie vielleicht die billigste Bahn in Deutschland sein dürfte. Demzufolge hat sie denn auch bei gutem Verkehr eine sehr annehmbare Dividende geliefert, wenn auch in den letzten Jahren der Altona-Kieler nicht gleich.

Der Betrieb wurde von jeher durch Altona-Kiel geführt. Misshelligkeiten zwischen beiden Directionen* riefen ein neues Project ins Leben, nämlich von Rendsburg aus nach Wrist, durch einen wohlbevölkerten District bis grade nach der Mitte der Altona-Kieler Bahnlänge zu bauen, ein Plan, der den Weg aus dem Norden um mehr als eine Meile abkürzt, und der wohl unbedingt zur Ausführung kommt, wenn die Ditmarsische Bahn an der Eiderüberbrückungsfrage scheitern sollte. —

Uebrigens wird selbst, wenn jene Bahn zu Stande kommt, Neumünster stets ein Hauptplatz bleiben, denn es ist diejenige Station der Hauptader, welche in der grössten Breite Holsteins liegt, so dass alle Projecte nach dem Osten und dem Westen hin, von denen doch über kurz oder lang einige zur Ausführung kommen müssen, und die dann den Kreislauf über Lübeck einerseits und durch Ditmarschen andererseits completiren würden, stets von Neumünster ausgehen.

So mancherlei Widerstand, wie man sieht, die Eisenbahnen in Holstein und Lauenburg erfahren haben, eben so sehr kann sich die Südschleswigsche Bahn einer Begünstigung rühmen, seitdem sie besteht. — Jedem, der die Gestalt des Herzogthums Schleswig auf der Karte betrachtet, noch mehr, Jedem, der die Verkehrsverhältnisse kennt, ist es einleuchtend, dass eine Längenbahn von Süden nach Norden mit Rendsburg als Ausgangspunct die einfache, natürliche, und so zu sagen, unvermeidliche Richtung darstellt. Nicht so die Dänen. Aus Furcht, dass auf einer Längenbahn das Deutschthum eindringen möge, wurde eine Querbahn beliebt, und zwar von Flensburg als dem Hauptorte des Ostens, nach Husum und Tönning, den Haupthäfen des Westens. Weil aber der gesunde Sinn der Bewohner des Herzogthums gegen ein solches Project sich sträubte, wurden Englische Unternehmer dafür gewonnen. Auf diese Weise ist es durch die grossartigen Mittel und Verbindungen des Sir Morton Peto gelungen, eine Zeit lang einen Güterverkehr quer über die Halbinsel herzustellen, der in Flensburg wieder zur Einschiffung kam; die Sache aber konnte nicht rentiren, somit auch die Bahn nicht; dieser Verkehr hörte auf, die Westseehäfen lieferten nach wie vor nur das Schlachtvieh aus der nächsten Nachbarschaft an die Englischen Dampfschiffe, und die Einfuhr von England beschränkte sich auf Kohlen, die natürlich jederzeit beliebig aufgehäuft werden können; die grossen Schiffbrücken, welche mit ungeheurem Kostenaufwand sowohl in Tönning als in Flensburg angelegt waren, erwiesen sich als nutzlos, und mussten wieder zum Theil weggeräumt werden, und die Zweigbahn, welche man dem Bedürfniss nachgebend auf Rendsburg hingelegt hatte, erhob sich sehr bald zur factischen Hauptbahn.

Schleswig, die alte Hauptstadt des Landes, welche von diesen Eisenbahnen ausdrücklich umgangen wurde, war genöthigt, eine eigene Actiengesellschaft ins Leben zu rufen, welche die Strecke Klosterkrug-Schleswig gebaut hat, die nur $0{,}_{60}$ Meilen lang ist, und von der Südschleswigschen Eisenbahn mit betrieben wird, aber der Stadt durchaus kein Aequivalent dafür bietet, dass sie von der Hauptbahn abgeschieden wurde.

Die Südschleswigsche Bahn, welche nach Englischem Muster gebaut und organisirt ist, hat ihren Director in Flensburg, der gewissermassen als Alleinherrscher über Alles verfügt. Alle Hauptbeamte sind Engländer, alle Unterbeamte Dänen; Deutsche sind erst, wenn das Bedürfniss sich geltend machte, angestellt, obgleich die ganze Bahn auf Deutschem Gebiete liegt, die Engländer üben ersichtlich eine unbedingte Herrschaft, und hat man sie nur deshalb gerufen, weil man Deutsche Ingenieure und Beamte fürchtete, und in Dänemark das rechte Holz nicht hatte.

Die Eisenbahn ist nun kaum ein Decennium im Betrieb, und schon müssen die Brücken sämmtlich ausgewechselt werden, die Bahnhöfe sind unpractisch und abschreckend hässlich gebaut, das Geleise liegt den Curven entsprechend stark rechts oder links geneigt, so dass die dieser Bauart Unkundigen oft während der Fahrt von Schrecken befallen wurden; die Wagen sind nicht von Schaffnern begleitet, die Züge halten daher vor den Bahnhöfen still, um durch eigene Controlebeamte die Billete revidiren zu lassen, diese Billete sind halb Dänisch, halb Englisch gedruckt, an den Cassen werden alle Münzen und Papiergelder angenommen, nur nicht das Holsteinische, kurz Alles ist so zusammengestellt, dass jeder gleich spüren soll, er sei in einem anderen Lande, während, sobald er den Wagen verlässt, jeder Schritt und jedes Wort ihm verräth, dass er noch in seiner Deutschen Heimath weilt.

Bei Rendsburg verbindet eine Brücke über die Eider die Südschleswigsche Bahn mit den Holsteinischen. Auch diese Brücke ist baufällig, sie ist das Resultat langer Kämpfe, da selbst dies nothwendige Erforderniss nicht zugestanden werden sollte, ja sogar die gleiche Spurweite hat erst nach grosser Mühe den Sieg über eine abweichende Spurweite in Schleswig errungen. Hier bei Rendsburg liegen jetzt zwei Bahnhöfe vielleicht kaum 500 Schritt auseinander, ohne dass ein Bedürfniss dazu wäre, und lediglich deshalb, weil der Hauptbahnhof nicht auf Holsteinischem Gebiet liegen sollte, daher lieber weit weg von der Stadt gebaut wurde, was endlich so viel Unzuträglichkeiten brachte, dass man zuletzt auch bei der Stadt Rendsburg einen kleinen Bahnhof machen musste.

Bis Flensburg hin war denn die Längenbahn, wenn auch mit Umschweifen, seit einem Jahrzehnt im Gange, weiter aber wollte man sie nicht vordringen lassen, denn man fürchtete die Eisenbahn als die Trägerin der Cultur. Nach langen Debatten in den Dänischen Ständeversammlungen wurde endlich für Jütland auch das widersinnige System der Querbahnen beschlossen, weil man der Ansicht war, dass alle Wege, gleich den Strahlen eines Sternes, nach Copenhagen zusammenlaufen müssten. Nun aber ist Copenhagen zwar der Sitz der Regierung und eine Concentration der Kräfte des Dänischen Königreiches, welche zur Hypertrophie geworden ist, da alle Einrichtungen der Hauptstadt, die ein Zehntel der Einwohner des ganzen Landes aufnimmt, auf den Fuss eines Grossstaates gemacht sind; aber eben deshalb ist Copenhagen nur eine zehrende, nicht eine belebende Centralstelle des Landes, sie sammelt nur Geld und immer wieder Geld, ohne auf den Verkehr des Landes wesentlich zu influiren. Es hat daher hier, zumal überall die Wasserverbindung besteht, gar keinen Zweck, die Bahnen nach Copenhagen hin zu richten, sondern Hamburg-Altona allein ist das pulsirende Herz der Dänischen Monarchie, besonders aber der Halbinsel, und auf Hamburg-Altona allein musste das Augenmerk der Eisenbahnunternehmer gerichtet sein.

Nachdem daher die eine Querbahn bereits in Angriff genommen war, nämlich die Bahn von Aarhuus über Viborg und Skive am Liimfjord nach Struer an der Venöbugt nahe der westlichen Mündung des Liimfjord durch den Agger-Canal, da drang endlich das richtige Bedürfniss nach der Längenbahn in der letzten Diät des Reichstages durch, demzufolge die Anlage eines ganzen Systemes von Staatsbahnen beschlossen wurde, nämlich zum Anschluss an das südliche Ende der Seeländischen Bahn bei Korsör auf dem gegenüberliegenden Ufer von Fühnen eine Bahn von Nyborg über Odensee nach Middelfart. Daselbst soll eine Dampffähre den Transport bei Snoghoi an die Jütländische Küste setzen.

Von Snoghoi geht eine Bahn südlich über Kolding bis an die Schleswigsche Grenze bei Wamdrup, dann eine andere nordwärts im grossen Bogen nach Fridericia und von da nach Veile.

Von Veile aus soll die Bahn nach Aarhuus gehen und sich so an die oben erwähnte Querbahn anschliessen, aber über die Richtung, welche hier genommen werden soll, hat man sich noch nicht geeinigt. Wahrscheinlich wird eine östliche Einbiegung gemacht, um auch noch die Stadt Horsens aufzunehmen, und dann wird die zusammenhängende Kette von Seen, welche den höchsten Punct Jütlands, den Himmelsberg, mit einer reizenden Landschaft umgiebt, bei der Rye-Mühle überschritten werden, bis wohin eine Dampfschifffahrt auf allen diesen Seen eingerichtet werden kann, dessen

*Diese Misshelligkeiten drohten das Verhältniss zwischen beiden Bahnen aufzulösen und sollte ein eigener Betrieb der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn eintreten. Die grosse Störung, welche dies für Altona-Kiel zu bringen drohte, war Anlass, dass den Neumünsterschen Actionären die glänzendsten Anerbietungen für eine Absorption in die Altona-Kieler Bahn gemacht wurden. Jene aber zogen die bescheidene Dividende vor, hauptsächlich wohl, weil die Actien in wenigen festen Händen vereinigt sind, und also eine ziemlich leichte Verständigung Aller möglich war.

nördlichste vor wenigen Jahren das in Europa seltene Schauspiel der Entstehung einer neuen Stadt auf nacktem Boden fast mitten im Walde — Silkeborg — gesehen hat. Nordwärts reicht noch von Viborg eine Zweigbahn über Randers nach Aalborg. —

Diese kurze Skizze des Verlaufes der Dänischen Eisenbahnen, von denen jetzt schon die Strecke zwischen Randers und Aarhuus eröffnet wird, lehrt uns, wie traurigen Verirrungen eine Ständeversammlung bei der Bestimmung von Staatsbahnen ausgesetzt sein kann, wenn sie nicht gleich den Actiengesellschaften in der Rentabilität der Eisenbahnen den höchsten Zweck findet, da dieser zugleich ein greifbarer Ausdruck dafür ist, dass sie ihre wirklich höheren staats- und volkswirthschaftlichen Zwecke erfüllt. —

Eine möglichst directe Längenbahn durch die ganze Erstreckung der Cimbrischen Halbinsel erscheint jedem Unbefangenen als Bedürfniss, der nur die Karte anblickt, deren Eindruck von dem der Wirklichkeit wenig verschieden ist, da die ganze Halbinsel aus den weichen Erdmassen der Diluvial-Ablagerungen gebildet wird.

Abgesehen von diesem ersten Eindruck ist aber auch eine nähere Kenntniss der Verkehrsbedürfnisse geeignet, der erforderlichen Bahn einen gleichen Character zu vindiciren. Dänemarks ganzer Verkehr, insonderheit aber der Verkehr der Halbinsel hat Hamburg als Ausgangspunct, weil die westliche Küste ebenso sehr gegen die Schifffahrt verbarricadirt ist, als die östliche sich derselben öffnet, die ganze Dänische Ostküste ist daher als ein grosses ostseeisches oder binnenländisches Hafengebiet zu betrachten, dessen westlicher entsprechender Pol eigentlich nur Hamburg-Altona bleibt, da es vergeblich gewesen ist und vergeblich bleiben wird, Glückstadt, Tönning, Husum oder gar Hoyer, Ballum und Hjerting zu subventioniren, um ihnen eine Bedeutung für den atlantischen Ocean zu geben. Nur durch Hamburg-Altona hat das Dänische Festland eine continentale und eine oceanische Bedeutung! Ferner liegt der nördlichste Hafen von Jütlands Ostküste Frederikshavn oder Fladstrand der Schwedischen Eisenbahn-Endstation Gothenburg gegenüber; von demselben nur getrennt durch ein Gewässer, so breit wie der Canal zwischen Ostende und Dover, ein Gewässer, das auch in den schärfsten Wintern sich eisfrei zu halten pflegt, und daher fast jederzeit von Dampfschiffen befahren werden könnte.

Eine directe Längenbahn durch die Cimbrische Halbinsel würde daher Hamburg und den ganzen Europäischen Westen der Skandinavischen Halbinsel näher rücken. Von Hamburg aus würde man mit circa 65 Meilen Eisenbahnfahrt der wichtigsten Schwedischen Handelsstadt, die mit der Hauptstadt in Eisenbahnverbindung steht, bis auf die Breite des Cattegattes an seiner schmalsten Stelle nahegerückt sein, und ebenso würde man für die Fahrt nach der Hauptstadt Norwegens von dem äussersten Continentalpuncte ausgehen. Der Hafen von Frederikshavn nimmt Schiffe von 14 Fuss Tiefgang auf, so dass hierin kein Hinderniss liegt, und Dänemark, dessen welthistorischer Beruf einzig und allein der ist, Deutschlands Brücke nach Skandinavien zu bilden, würde so in directester Weise seine Aufgabe erfüllen. Endlich kommt nun hinzu, dass bei einem directen Eisenbahnbau von Hamburg, oder jetzt von Flensburg nach Frederikshavn die Eisenbahn in Expropriation und Erdarbeiten unverhältnissmässig billig gebaut werden könnte, dass sie ein ungeheures Territorium, welches, mangelnder Communicationen wegen, todt in Heide liegt, zu der Cultur befähigen würde, die dem an sich guten Boden zukommt, dass sie dadurch auf eine Meile Breite rechts und links Bodenwerthe schaffen würde, die vorher nicht da waren, und die schon allein ein Aequivalent für die ganzen Anlagekosten sein müssten, wenn man vom staatswirthschaftlichen Gesichtspuncte die Sache ansieht, dass sie endlich auf dem schmalen Theile der Halbinsel die in gerader Linie liegenden Ostseestädte ungefähr berühren, auf dem breiten Theile aber, wo der gegenseitige Verkehr der kleinen Städte mit einander gleich Null ist und mit Copenhagen zur See vermittelt wird, sie durch Zweigbahnen aufnehmen könnte. Alle diese Vortheile konnte man haben; aber alle ohne Ausnahme, und mit ihnen den höchsten Werth und die höchste Rentabilität der Cimbrischen Eisenbahnen, hat man weggeworfen.

In directester Linie nach Hamburg sollten die Wege nicht führen, weil man diesen Schwerpunct hasst, und kurzsichtig genug war zu glauben, dass man ihn eliminiren könne; direct nach dem gegenüberliegenden Skandinavien durfte die Bahn nicht geführt werden, damit Norwegen und Schweden nach wie vor genöthigt würden, ihren Umweg über Copenhagen zu nehmen; in kürzester Linie durfte die Längenbahn nicht geführt werden, weil sie nur geduldet wurde, und weil die Querbahnen, welche nach Copenhagen hinweisen, das Hauptstück sein sollten.

In Jütland durfte sie nicht den gestreckten Character einer wirklichen Eisenbahn haben, sondern sie musste den Character der Vicinalwege annehmen, und in jedes kleine Städtchen, trotz der grossen Terrainschwierigkeiten, hineinsehen, fern von der Heide, die auf Leben harrt, fern von der hafenlosen Westküste, die daher, wenn sie jemals aufblühen soll, noch eine zweite Bahn haben muss.

Fragt man, wie das Alles hat geschehen können, und woher soviel Kurzsichtigkeit und Kirchthurmpolitik stammt, dass man dem Strom der Europäischen Verkehrsbewegung sich immer von Neuem entgegenwirft, so wird man, bei einigem Einblick in Dänische Verhältnisse, den Schlüssel leicht finden.

Das unnatürliche, durch gesteigerte Ansammlung fast aller vom Staat subventionirten Unternehmungen hervorgerufene Uebergewicht Copenhagens, dem nur kleine Provinzstädte gegenübergestellt werden können, hat jederzeit eine Vernachlässigung der besten Dänischen Provinz Jütlands im Gefolge gehabt: und diese ist auch hier massgebend gewesen.

Alle Intelligenzen des Landes, aus Copenhagen stammend, streben für dieses excentrische Centrum und suchen ihm neue Hülfsquellen zuzuführen; den Vertretern Jütlands, aus den kleinern Städten und vom Lande stammend, ward scheinbar eine grosse Begünstigung zu Theil, indem man die Hauptbahn auch mit den grösten Umwegen und Schwierigkeiten bis in jedes kleinste Städtchen schwenken liess, und jeder, befangen in der Hoffnung für seine eigene Stadt, gewahrte dann nicht, dass der befruchtende Strom des Eisenbahnverkehrs dadurch gebrochen und Jütland mit neuer Kunst an Copenhagen tributbar gemacht wurde.

Damit aber auch, aller eingeschobenen Hindernisse ungeachtet, der Längenverkehr, dessen Gewalt man kannte, sich nicht schnell von selbst organisire, wird zuerst das Nordschleswigsche Stück ganz ausgelassen, und nur weil Sir Morton Peto sowohl mit seiner Südschleswigschen als mit seiner Nordjütländischen Bahn gänzlich in der Luft schweben würde, könnte er sie nicht vereinigen, wird endlich die Nordschleswigsche Bahn bewilligt. Hier aber, wo die Städte in gerader Linie liegen, und das Bedürfniss einer Städtebahn auch durch die Schmalheit des Isthmus ausgesprochen wird, hier wird keine Ständeversammlung gefragt, sondern hier wird die Richtung der Bahn dem Lande, das man als eine unterjochte Provinz behandelt, octroyirt, und die durchaus berechtigten Städte, Christiansfeld, Hadersleben, Apenrade, ebenso wie Schleswig früher, und somit alle Städte Schleswigs, welche den Hort der Deutschen Nation bilden, von der Bahn ausgeschlossen.

Doch was diese kurzsichtige Kirchthurmpolitik vermeiden will, das wird sie hervorrufen; sie wird nun, statt der Bahnhöfe in den Deutschen Städten, Deutsche Bahnhöfe auf dem platten Lande in Nordschleswig organisiren, und statt den unaufhaltsamen Strom höherer Deutscher Bildung in Jütland durch eine öde Haide unschädlich abzuleiten, wird sie ihn überall in den Schoss der Jütländischen Städte führen; eine directere Längenbahn nach dem Skandinavischen Norden über die natürliche Brücke wird sich aber, alles Sträubens ungeachtet, doch ebenso einfinden, wie der directe Verkehr von Flensburg nach Rendsburg, denn schliesslich wollen sich Deutschland und Skandinavien über die Enge des Kattegattes die Hand reichen, wie Grossbritannien und das Festland Europas über den Canal la Manche.

Cimber.

Jahresbericht der Oberschlesischen Eisenbahn

für das Geschäftsjahr 1861.

Dem uns mitgetheilten sehr umfangreichen Jahresberichte entnehmen wir im Anschluss an unsere vorläufige kurze Notiz in No. 52 S. 515 Folgendes:

Das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft umfasst gegenwärtig incl. Zweigbahnen zusammen 35,$_{01}$ Meilen, wozu 11,$_{81}$ Meilen der Oberschlesischen einspurigen Zweigbahn und 27,$_{87}$ Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn kommen.

Nach dem Final-Abschlusse des Betriebsfonds der Oberschlesischen Eisenbahn für 1861 beträgt:

die Gesammt-Einnahme	2,954,195	Thlr. 12	Sgr. 5 Pf.,
„ „ Ausgabe	983,475	„ 25	„ 8 „
der Ueberschuss . . .	1,970,719	Thlr. 16	Sgr. 9 Pf.

Für Rechnung des Reservefonds wurden 2255 Thlr. 10 Sgr. und für Rechnung des Erneuerungsfonds 248,811 Thlr. 10 Sgr. 9 Pf. verausgabt.

Der Ueberschuss betrug 1847: 350,938 Thlr., 1860: 1,521,014 Thlr., 1861: 1,719,653 Thlr.

Die Gesammt-Einnahme beträgt:

	für die Bahnmeile:	für die Nutzmeile:
	90,204 Thlr.,	15 Thlr. 4 Sgr. 10 Pf.,
	in den Vorjahren:	
1860:	91,316 Thlr.,	13 Thlr. 25 Sgr. 10 Pf.,
1855:	94,918 „	10 „ 6 „ — „
1850:	36,482 „	9 „ 13 „ 13 „
1847:	25,533 „	8 „ 5 „ — „

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen im Jahre 1861: 462,824 Thlr., dagegen 1860: 473,034 Thlr., 1847: 266,576 Thlr.

Es ergiebt sich hiernach für das Jahr 1861 eine Mindereinnahme von 10,210 Thlr. im Vergleiche zu 1860. Dieselbe wurde durch die Abnahme des Personenverkehrs von und nach Polen in Folge der ungünstigen politischen Verhältnisse herbeigeführt. Der directe und Durchgangsverkehr von und nach der Warschau-Wiener Eisenbahn ist um 12,974 Thlr. gestiegen.

Die procentualen Verhältnisse bei Benutzung der verschiedenen Wagenclassen waren folgende: Es betrug

im Jahre 1861	in Classe I.	Classe II.	Classe III.	Classe IV.
	Procente:			
die Zahl der Personen . .	1,$_{21}$	21,$_{86}$	44,$_{22}$	32,$_{71}$
„ „ „ Personenmeilen	2,$_{48}$	29,$_{72}$	42,$_{61}$	25,$_{19}$
Einnahmen für Personen .	5,$_{14}$	45,$_{87}$	37,$_{03}$	12,$_{46}$
und zwar 1. in Schnellzügen	4,$_{02}$	34,$_{93}$		
2. in anderen Zügen	1,$_{12}$	10,$_{44}$		

Die Gesammt-Einnahme aus dem Güterverkehr betrug 1861: 2,190,773 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf., in 1860: 2,139,590 Thlr., 1850: 575,662 Thlr., 1847: 384,544 Thlr,

Die Zunahme des Verkehrs wäre eine noch bedeutendere gewesen, wenn die zu den Verladungen erforderlichen Wagen in ausreichender Zahl hätten gestellt werden können.

Ueber die Mengen der wichtigsten Transport-Gegenstände — mit Ausschluss des Postguts und der Viehstücke — giebt die folgende Statistik näheren Aufschluss, welche zugleich das anschaulichste volkswirthschaftliche Bild der localen Industrie, sowie der Art der Durchgangs-Güterbewegung giebt. Es wurden im Jahre 1861 transportirt: Steinkohlen 11,586,372 Ctr., Getreide 2,528,226 Ctr., Kalk und Kalkasche 1,177,516 Ctr., Bau- und Nutzholz 1,008,448 Ctr., Zink in Barren 675,925 Ctr., Steine, roh und bearbeitet, 669,551 Ctr., Eisen, roh, 573,321 Ctr., Eisen, verarbeitet, 485,551 Ctr., Mühlenfabricate 354,879 Ctr., Eisenbahnschienen 312,028 Ctr., Hülsenfrüchte und Sämereien 276,623 Ctr, Coaks 190,500 Ctr., Erze und Mineralien 180,737 Ctr., Eisen- und Stahlfabricate 159,571 Ctr., Thon 156,727 Ctr., Zink in Blechen 128,916 Ctr., Baumwolle, roh, 128,727 Ctr., Kartoffeln 119,207 Ctr., Spirituosen und Spiritus 104,979 Ctr., Oel 103,292 Ctr., Baumwoll-, Leinen-, Seiden-, Woll- und derartige gemischte Waaren 102,286 Ctr., Wolle 96,686 Ctr., Oelkuchen und Oelkuchenmehl 93,942 Ctr., Zucker, roh und raffinirt, 83,470 Ctr., Chamott-, Dach-, Form- und Ziegelsteine, auch Drains 76,782 Ctr., Chemicalien, Droguen, Apotheker- und Farbewaaren 75,762 Ctr., sonstige Güter 73,499 Ctr., Kaffee 71,282 Ctr., Garne 67,725 Ctr., Salz 60,809 Ctr., Feld- und Garten-Erzeugnisse 59,646 Ctr., Heringe 59,175 Ctr., Eier 57,382 Ctr., Cement 55,998 Ctr., Colonial-, Delicatess-, Material-, Specerei-Waaren und andere Consumtibilien 505,650 Ctr., Hüttenproducte, ausser den genannten 48,379 Ctr.

Der Vieh-Transport erfreute sich einer nicht unbedeutenden Zunahme, besonders durch die Galizisch-Ungarischen Schweine-Transporte. Es wurden transportirt 109,793 Stück, worunter allein 72,753 Schweine.

Von den Ausgaben in der Höhe von 1,234,542 Thlr. 16 Sgr. 5 Pf. entfallen 1) überhaupt:

auf Allgemeine Verwaltung	62,246	Thlr. oder	6,$_{33}$ %,
„ Bahn-Verwaltung . .	311,834	„ „	31,$_{71}$ %,
„ Transport-Verwaltung .	609,396	„ „	61,$_{96}$ %,
in Summa	983,476	Thlr. =	100 %.

2) per Bahnmeile:

auf Allgemeine Verwaltung	1900	Thlr. 19	Sgr. 3 Pf.,
„ Bahn-Verwaltung . .	9521	„ 19	„ 6 „
„ Transport-Verwaltung	18,607	„ 15	„ 4 „
in Summa	30,029	Thlr. 24	Sgr. 1 Pf.

3) auf die Nutzmeile:

auf Allgemeine Verwaltung	—	Thlr. 9	Sgr. 7 Pf.	gegen 1860 — Thlr. 7 Sgr. 2 Pf.,
auf Bahnverwaltung	1	„ 18	„ —	„ „ 1 „ 15 „ 3 „
„ Transportverwaltung	3	„ 3	„ 10	„ „ 2 „ 27 „ 4 „
in Summa	5	Thlr. 1	Sgr. 5 Pf.	gegen 1860 4 Thlr. 19 Sgr. 9 Pf.

Unter Zurechnung der Ausgaben für Rechnung des Reserve- und Erneuerungsfonds berechnen sich die Gesammt-Ausgaben pro 1861

	für die Meile Bahnlänge:	für die Nutzmeile:
	37,695 Thlr. 29 Sgr. 1 Pf.,	6 Thlr. 10 Sgr. 1 Pf.,
dagegen 1860:	43,887 „ 20 „ 6 „	6 „ 19 „ 10 „

Die Gesammtkosten der Bahnunterhaltung betrugen pro Meile Bahnlänge 9943 Thlr.

Was den Telegraphendienst anlangt, so wurden ausser den gewöhnlichen Zugmeldungen 8070 Privat-Depeschen und 25,905 Dienst-Depeschen, zusammen 33,975 Depeschen abgegeben, dagegen 6302 Privat-, 120 Staats-, 18,925 Dienst-Depeschen, zusammen 24,347 Depeschen aufgenommen.

Der Gesammt-Wagenpark der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn bestand am Schlusse des Jahres 1861 aus 134 Personenwagen, 36 Gepäckwagen, 869 bedeckten Güterwagen (incl. 161 bedeckten Kalkwagen), 1945 offenen Güterwagen. Am Schlusse des Jahres 1861 waren auf der Breslau-Posener Eisenbahn 105 Locomotiven vorhanden. Die Maschinen erforderten durchschnittlich:

a) für die Nutzmeile: 0,$_{159}$ Cubikfuss Holz zum Anheizen, 125,$_{82}$ Zoll-Pfd. Steinkohlen (beim Fahren), 0,$_{20}$ Zoll-Pfd. Schmiere, 8,$_{43}$ Sgr. Kosten für Heizmaterial, 4,$_{44}$ Sgr. Kosten für Schmieren und Putzen, 15,$_{79}$ Sgr. Kosten für Reparatur und Ersatz (excl. ganzer Maschinen), die Kosten im Ganzen also für die Nutzmeile 28,$_{66}$ Sgr.

b) für die geförderte Wagenachsmeile 1,$_{66}$ Pf. Kosten für Heizmaterial (beim Fahren), 0,$_{88}$ Pf. für Schmieren und Putzen, 3,$_{11}$ Pf. für Reparatur und Ersatz, im Ganzen 5,$_{65}$ Pf.

Die Kosten der Zugkraft auf der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn betrugen laut Anlage 29 für die Nutzmeile im Jahre 1861 1 Thlr. 11 Sgr. 11,$_2$ Pf.

Die höchste Meilenzahl hat die noch im Betriebe befindliche Locomotive No. 22, welche im Jahre 1845 von Stephenson in New-Castle geliefert ist, mit 48,815 Meilen erreicht. 45 Locomotiven haben bereits über 30,000 Meilen durchlaufen.

Der zweite Abschnitt des Geschäftsberichts bespricht die unter besonderer Verwaltung stehende Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn. Inhalts des Final-Abschlusses des Betriebsfonds dieser Bahn für 1861 beträgt die Gesammt-Einnahme: 1,028,300 Thlr. 17 Sgr. 2 Pf., die Gesammt-Ausgabe: 441,701 Thlr. 21 Sgr. 1 Pf., der Ueberschuss 586,598 Thlr. 26 Sgr. 1 Pf. Für Rechnung des Erneuerungsfonds wurden ausserdem 54,776 Thlr. 4 Sgr. ausgegeben (gegen 1860: 349,750 Thlr.).

Von der Gesammt-Einnahme fallen auf den Personenverkehr 284,015 Thlr. 13 Sgr. 10 Pf. gegen 1860 266,247 Thlr., auf den Güterverkehr 654,270 Thlr. 7 Pf., gegen 1860 472,714 Thlr., auf die verschiedenen Einnahmen 90,015 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf. Die Gesammt-Einnahme berechnet sich für die Meile Bahnlänge auf 36,725 Thlr. gegen 1860 28,434 Thlr., für die Nutzmeile 11 Thlr. 13 Sgr. 4 Pf. gegen 1860 10 Thlr. 6 Sgr. 5 Pf.

Nach Anlage 32 wurden im Jahre 1861 befördert: 398,862 Personen für 271,420 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf., 30,389 Ctr. Gepäck für 6882 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf., 159 Stück Equipagen für 1509 Thlr. 24 Sgr., 1912 Pferde für 3921 Thlr. 4 Sgr., 1642 Hunde für 392 Thlr. 22 Sgr., zusammen für 284,125 Thlr. 25 Sgr. 10 Pf. Hiernach stellt sich für 1861 eine Mehr-Einnahme von 17,879 Thlr. 5 Sgr 8 Pf. im Vergleiche zum Vorjahre heraus, indem sich die Einnahme aus dem Personengelde für sämmtliche Wagenclassen zusammen um 16,036 Thlr. 21 Sgr. 11 Pf. und die Summe der Nebenerträge um 1842 Thlr. 13 Sgr. 9 Pf. steigerte.

Das procentuale Verhältniss bei Benutzung der verschiedenen Wagenclassen war folgendes:

im Jahre 1861	in Classe I.	II.	III.	IV.
	Procente:			
der Zahl der Personen	0,$_{76}$	13,$_{16}$	60,$_{25}$	25,$_{83}$
„ Personenmeilen	1,$_{05}$	16,$_{78}$	60,$_{16}$	22,$_{01}$
„ Einnahme für Personen	2,$_{29}$	27,$_{18}$	58,$_{00}$	12,$_{53}$

Inhalts der Anlagen 33 und 34 wurden im Jahre 1861, mit Einschluss der Postgüter und der Vieh-Transporte, befördert:

	Centner:	Centnermeilen:	für Thaler:
	5,721,318	94,688,357	654,287
dagegen im Jahre 1860:	4,029,278	63,785,568	472,714

Ausserdem ohne Entgeld 57,707,$_6$ Ctr. mit 715,646 Centnermeilen frachtfreies Dienstgut, und 402,057 Ctr. mit 755,241 Centnermeilen Material zur Unterhaltung des Bahnkörpers.

Wie im Jahre 1860 so ist auch im verwichenen Jahre das günstige Ergebniss zumeist den Transporten von Bodenerzeugnissen und Steinkohlen beizumessen. Es betrug die Mehrung im Vergleiche zu 1860:

Rückständen): bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 2,116,658 Thlr. 21 Sgr. 4 Pf., bei der Verbindungs-Eisenbahn zu Berlin 16,525 Thlr. 4 Sgr. 5 Pf., bei der Ostbahn 1,901,473 Thlr. 12 Sgr. 7 Pf., bei der Westfälischen Eisenbahn 504,196 Thlr. 26 Sgr. 2 Pf. und bei der Saarbrücker Eisenbahn 366,927 Thlr. 3 Sgr. 3 Pf., überhaupt 4,905,781 Thlr. 7 Sgr. 9 Pf., d. i. $5_{,45}$ % des Anlagecapitals von 90,014,980 Thlr. Den grössten Zinssatz trug die Niederschlesisch-Märkische Bahn ein. Bei 26,776,794 Thlr. Anlagecapital lieferte dieselbe 2,116,659 Thlr. Ueberschüsse, oder $7_{,90}$ Procent Zinsen. Das Stammactien-Capital von 10,000,000 Thlr. verzinste sich sogar nach Abzug der Zinsen und Tilgungs-Beträge für die Prioritäts-Schulden, sowie der Zinsen der aus dem Eisenbahnfonds, resp. aus Staats-Anleihen überwiesenen 5,801,794 Thlr. (wobei der Zinsfuss der letzteren zu $4^1/_2$ % gerechnet wird), mit $13_{,6}$ %. Ihr zunächst folgt die Berliner Verbindungsbahn, welche bei 294,290 Thlr. Anlagecapital 16,525 Thlr. Ueberschüsse oder $5_{,62}$ % Zinsen ertrug. Sodann folgt die Ostbahn, einschliesslich der Strecke Königsberg-Eydtkuhnen und Bromberg-Thorn. Das Anlagecapital von 35,000,664 Thlr. hat 1,901,473 Thlr. Ueberschüsse oder $5_{,43}$ % Zinsen ertragen. Die der Militär-Verwaltung bei der Strecke Kreuz-Küstrin-Frankfurt mit 630,000 Thlr. und bei der Strecke Bromberg-Thorn mit 19,000 Thlr. überwiesenen Beträge sind in dem verwendeten Anlagecapitale allerdings nicht enthalten. Bei Hinzurechnung dieser Beträge von überhaupt 649,000 Thlr. ergiebt sich indess für das Gesammt-Anlagecapital von 35,649,664 Thlr. immer noch eine Verzinsung von $5_{,33}$ Procent. Dann kommt die Westfälische Bahn. Sie lieferte bei 16,155,695 Thaler Anlage-Capital 504,197 Thaler Ueberschüsse oder $3_{,12}$ Procent Zinsen. Das in den angegebenen 16,155,695 Thlr. begriffene Anlagecapital für die Strecke Rheine-Osnabrück im Betrage von 2,865,741 Thlr. mit Hinzurechnung der Zinsen während der Bauzeit zum Betrage von 121,788 Thlr., zusammen von 2,987,529 Thlr., wird von der Königlich Hannoverschen Verwaltung mit 4 Procent verzinst. Das für die Strecken Rheine-Hamm-Warburg verbleibende Anlagecapital von 13,168,166 Thaler verzinst sich mit einem Ueberschuss von 385,743 Thaler zu nur $2_{,93}$ Procent. Den geringsten Zinssatz hat die Saarbrücker Bahn, einschliesslich der Strecke Saarbrücken-Trier-Luxemburg, ertragen, nämlich $3_{,11}$ Procent oder 366,927 Thaler von 11,787,497 Thaler Anlage-Capital. Zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden sind pro 1861 erforderlich: a) der Anleihe der 21,000,000 Thlr. 1,130,000 Thlr., b) der Anleihe der 7,800,000 Thlr. 429,000 Thlr., c) der Anleihe der 14,000,000 Thlr. 693,200 Thlr., d) der Anleihe der 18,400,000 Thlr. 675,000 Thlr., e) der Actien und Obligationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 884,416 Thlr., f) dergleichen der Münster-Hammer Eisenbahn 57,572 Thlr., überhaupt 3,869,188 Thlr., und es verbleibt also ein Netto-Ueberschuss von 1,036,593 Thlr. 7 Sgr. 9 Pf. Setzt man diesem Netto-Ueberschuss die zur Tilgung der Eisenbahnschulden pro 1861 erforderlichen 636,976 Thlr. 15 Sgr. hinzu, so ergiebt sich ein Ueberschuss von 1,673,569 Thlr 22 Sgr. 9 Pf. — Die Einnahmen von den Privat-Eisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist, stellen sich im Einzelnen folgendermassen: 1) Zinsen und Dividenden pro 1861 von den aus früheren Gewinn-Antheilen des Staats angekauften Oberschlesischen Eisenbahn-Stammactien 42,775 Thlr., 2) aus dem Garantiefonds der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn: a) Extra-Dividende pro 1861 196,558 Thlr. 12 Sgr. 8 Pf.. b) Dividende pro 1861 à $4^{12}/_{30}$ % von dem Staats-Antheil an den Stammactien Lit. B. der Oberschlesischen Eisenbahn ad 343,000 Thlr. und den bis ultimo 1860 amortisirten dergleichen Actien im Nennwerthe von 212,000 Thlr., zusammen von 555,000 Thlr. = 24,420 Thlr., c) Zinsen und Dividende pr. 1861 ($7^{27}/_{30}$ %) von den im Bestande des Fonds befindlichen 1,004,300 Thlr. Oberschlesischen Eisenbahn-Actien 79,339 Thlr. 21 Sgr., überhaupt 300,318 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf., 3) aus dem statutenmässigen Amortisationsfonds der Oberschlesischen Bahn 5 Thlr. (Die Zinsen à $3^1/_2$ % von den vom Staate übernommenen 343,000 Thlr. Stammactien betragen 12,005 Thlr., zur Amortisation sind hiervon nach § 11 des Statut-Nachtrags vom 11. August 1843 zu verwenden 12,000 Thlr., bleiben verfügbar 5 Thlr.) 4) Dividende von 1,000,000 Thlr. Stammactien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn pro 1861 zu $6^1/_2$ % 65,000 Thlr., 5) Extra-Dividende pro 1861 von der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn 1644 Thlr. 3 Sgr. 10 Pf. Die Gesammt-Einnahmen betragen hiernach 409,742 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. Dagegen betragen die Zins-Zuschüsse pro 1861 für die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn 42,171 Thlr. 18 Sgr. 3 Pf., für die Hinterpommersche Eisenbahn 372,504 Thlr. 13 Sgr., für die Rhein-Nahe-Eisenbahn 131,593 Thlr. 23 Sgr. 6 Pf., überhaupt also 546,269 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf. und gegen die Einnahmen von 409,742 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf., demnach 136,527 Thlr. 17 Sgr. 3 Pf. mehr. Für die Breslau-Posen-Glogauer, Stargard-Posener und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn ist pr. 1861 kein Zins-Zuschuss zu leisten. Zieht man von dem bei den Staats-Eisenbahnen verbleibenden Netto-Ueberschuss von 1,036,593 Thlr. 7 Sgr. 9 Pf., die bei den Privat-Eisenbahnen zu leistenden Zuschüsse von 136,527 Thlr. 17 Sgr. 3 Pf. ab, so verbleibt nach Deckung der letzteren immer noch ein Gewinn von 900,065 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf.

Was nun die Fracht-Ermässigung für Producte der montanen und metallurgischen Industrie anlangt, so hat die Königlich Preussische Staats-Regierung, der Budget-Commission des Abgeordnetenhauses bei Gelegenheit der Berathung des Etats der Eisenbahn-Verwaltung eine Zusammenstellung der Einheits-Meilen-Frachtsätze der Staats- und einiger Privat-Eisenbahnen in Preussen für Kohlen, Roheisen u. s. w. beim Transport auf grosse Entfernungen vorgelegt. Nach dieser Zusammenstellung ist das Verhältniss folgendes: 1. Königliche Ostbahn: a) Kohlen: im Local-Verkehr bis herab auf $1_{,50}$ Pf. pro Centner und Meile, im Verbands-Verkehr mit den Schlesischen Bahnen nach neuester Verfügung zum sogenannten Pfennig-Tarife. b) Roheisen: im Local-Verkehr 2 Pf. pro Centner und Meile; im Verkehr von Oberschlesien ist der Satz von 1 Pf. pro Centner-Meile neben einer Expeditions-Gebühr von 2 Thlr. für 100 Ctr. eingeführt worden. c) Façonnirtes Eisen: 2 Pf. pro Ctr. und Meile. 2. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn: a) Kohlen: im directen Verkehr für Oberschlesische und Niederschlesische Kohlen pro Centner und Meile jetzt noch $1_{,1}$ Pf.; eine weitere Ermässigung wird beabsichtigt. b) Roheisen: im Verkehr von Schlesien der Ein-Pfennig-Tarif, wie oben. c) Façonnirtes Eisen: $1^1/_2$ Pf. pro Ctr. und Meile (bis Berlin). 3. Westfälische Eisenbahn. a) Kohlen: im Local-Verkehr bis herab auf $1^3/_4$ Pf. pro Centner und Meile, im Ostfriesisch-Rheinischen Verbande $1_{,2}$ Pf. b) Roheisen: zu $2^3/_4$ Pf. pro Centner-Meile im Local-Verkehr, $2^1/_2$ Pf. im Ostfriesisch-Rheinischen und im Ostfriesisch-Thüringischen Verbands-Verkehr. — Es wird beabsichtigt, den Frachtsatz auf $1^1/_2$ Pf. pro Centner-Meile und 2 Thlr. Expeditions-Gebühr zu ermässigen. c) Façonnirtes Eisen: 3 Pf. pro Centner und Meile. 4. Saarbrücker Eisenbahn: a) Kohlen: im Local-Verkehr bis herab auf $1^3/_4$ Pf. pro Centner und Meile; bei Kohlensendungen über Bingerbrück hinaus nach dem Rhein $1^1/_2$ Pf. pro Centner-Meile, im directen Verkehr mit den Bayerischen Bahnen $1_{,43}$ Pf. pro Centner und Meile. b) Roheisen: bis herab auf 2 Pf. c) Façonnirtes Eisen: bis herab auf $2_{,53}$ Pf. 5. Norddeutscher Verband: a) Kohlen: nach dem Tarifsatze von 1 Pf. pro Ctr. und Meile und 2 Thlr. Expeditions-Gebühr berechnet sich der Frachtsatz pro Ctr. und Meile in Extrazügen auf $1_{,1}$ Pf., in gewöhnlichen Zügen auf $1_{,43}$ Pf. b) Roheisen: $1^1/_2$ Pf. pro Centner und Meile und 2 Thlr. Expeditions-Gebühr ($1_{,64}$ bis $1_{,57}$ Pf.). c. Façonnirtes Eisen: 3 Pf. pro Centner und Meile — wenn unverpackt oder nur mit Stroh umwickelt — $3^3/_4$ Pf. im verpackten Zustande. 6. Cöln-Mindener Eisenbahn: a) Kohlen: im Local-Verkehr 2 Pf. pro Ctr. und Meile, beim Uebergange auf Deutz-Giessen bis herab auf $1_{,6}$ Pf. b) Roheisen: zu $1^1/_2$ Pf. pro Centner und Meile und 2 Thlr. Expeditions-Gebühr, daher bei Entfernungen von 50 Meilen $1_{,64}$ Pf.; im Verkehr der Rheinischen und Oberrheinischen Eisenbahnen $2_{,35}$ Pf., im Sommer $2_{,28}$ Pf. pro Centner und Meile. c) Façonnirtes Eisen: 3 Pf. pro Centner und Meile im Local- und directen Verkehr. 7. Bergisch-Märkische Eisenbahn: a) Kohlen: Der Tarif geht bis auf $1_{,76}$ Pf. pro Centner und Meile herab. b) Roheisen: $2_{,0}$ Pf. pro Centner und Meile. c) Façonnirtes Eisen: $2_{,81}$ Pf. 8. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn: a) Kohlen, b) Roheisen, zu je 4 Pf. pro Centner und Meile im Local-Verkehr incl. der Kosten für An- und Abfuhr. c) Façonnirtes Eisen: zu 6 Pf. pro Centner und Meile incl. der oben bezeichneten Kosten. Im directen Verkehr mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn: a) für Kohlen: bis herab auf $3_{,32}$ Pf. incl. Kosten für An- und Abfuhr nebst Ladegebühren; b) für Eisen: rohfaçonnirtes Eisen bis auf $4_{,1}$ Pf. herab incl. der vorher bezeichneten Kosten. 9. Berlin-Stettiner Eisenbahn: a) Kohlen: zu 3 Pf. pr. Centner und Meile. b) Roheisen: zu 3 Pf pro Centner und Meile. c) Façonnirtes Eisen: zu 3 Pf. pro Centner und Meile. 10. Oberschlesische Eisenbahn: a) Kohlen: im Local-Verkehr bis nach Stargard $1_{,1}$ Pf. pro Centner und Meile, im directen Verkehr nach der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn siehe ad 2. b) Roheisen: im Local-Verkehr 2 Pf., im directen Verkehr nach Berlin und der Ostbahn 1 Pf. pro Ctr. und Meile neben 2 Thlr. Expeditions-Gebühr (conf. ad 2.). c) Façonnirtes Eisen: 2 Pf. pro Centner und Meile.

Oberschlesische Eisenbahn, Wilhelmsbahn und Ostbahn. (Frachtermässigung für Steinkohlentransporte.) In Folge Vereinbarung der Verwaltungen der Oberschlesischen, der Wilhelmsbahn und der Ostbahn tritt vom 1. September d. J. ab für directe Steinkohlen-Transporte in ganzen Wagenladungen aus den an der Oberschlesischen und Wilhelmsbahn belegenen Revieren über Kreuz nach der Ostbahn ein neuer ermässigter Frachttarif in Wirksamkeit. Derselbe beruht für Transporte nach allen von Breslau 48 Meilen und darüber entfernten Stationen der Ostbahn auf dem Einheitssatz von 1 Pf. pr. Ctr. und Meile neben einer Expeditionsgebühr von 2 Thlr. pr. 100 Ctr. unter Zugrundelegung eines Normalgewichts von $3^2/_3$ Ctr. pr. Tonne. Die Frachtsätze für die unter 48 Meilen von Breslau entlegenen Stationen sind mit Rücksicht auf die für Versendungen nach Breslau bestehenden Frachtsätze und die weitere Meilenentfernung verhältnissmässig abgestuft.

* —y— **Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** (Classification). Nach einer vom 11. August a. c. datirten Bekanntmachung der Verwaltung der genannten Bahn sind die Artikel Kupfer, Roh- oder Schwarzkupfer, Garn- oder Rosettenkupfer, geschmiedet, gewalzt und gegossen, sowie Nessel (rohe Cottone) vom bezeichneten Tage an aus der Normalclasse in die ermässigte Classe II A des Tarifs versetzt worden.

—z— **Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband.** (Personenverkehr). Der bereits zum 15. Juni c. in Aussicht gestellt gewesene directe Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der Herzoglich

Jahresbericht der Oberschlesischen Eisenbahn

für das Geschäftsjahr 1861.

Dem uns mitgetheilten sehr umfangreichen Jahresberichte entnehmen wir im Anschluss an unsere vorläufige kurze Notiz in No. 52 S. 515 Folgendes:

Das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft umfasst gegenwärtig incl. Zweigbahnen zusammen 35,01 Meilen, wozu 11,81 Meilen der Oberschlesischen einspurigen Zweigbahn und 27,187 Meilen der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn kommen.

Nach dem Final-Abschlusse des Betriebsfonds der Oberschlesischen Eisenbahn für 1861 beträgt:

die Gesammt-Einnahme 2,954,195 Thlr. 12 Sgr. 5 Pf.,
„ „ „ Ausgabe 983,475 „ 25 „ 8 „
der Ueberschuss . . . 1,970,719 Thlr. 16 Sgr. 9 Pf.

Für Rechnung des Reservefonds wurden 2255 Thlr. 10 Sgr. und für Rechnung des Erneuerungsfonds 248,811 Thlr. 10 Sgr. 9 Pf. verausgabt.

Der Ueberschuss betrug 1847: 350,938 Thlr., 1860: 1,521,014 Thlr., 1861: 1,719,653 Thlr.

Die Gesammt-Einnahme beträgt:

für die Bahnmeile:	für die Nutzmeile:
90,204 Thlr.,	15 Thlr. 4 Sgr. 10 Pf.,
in den Vorjahren:	
1860: 91,316 Thlr.,	13 Thlr. 25 Sgr. 10 Pf.,
1855: 94,918 „	10 „ 6 „ — „
1850: 36,482 „	9 „ 13 „ 13 „
1847: 25,533 „	8 „ 5 „ — „

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen im Jahre 1861: 462,824 Thlr., dagegen 1860: 473,034 Thlr., 1847: 266,576 Thlr.

Es ergiebt sich hiernach für das Jahr 1861 eine Mindereinnahme von 10,210 Thlr. im Vergleiche zu 1860. Dieselbe wurde durch die Abnahme des Personenverkehrs von und nach Polen in Folge der ungünstigen politischen Verhältnisse herbeigeführt. Der directe und Durchgangsverkehr von und nach der Warschau-Wiener Eisenbahn ist um 12,974 Thlr. gestiegen.

Die procentualen Verhältnisse bei Benutzung der verschiedenen Wagenclassen waren folgende: Es betrug

im Jahre 1861	in Classe I.	Classe II.	Classe III.	Classe IV.
	Procente:			
die Zahl der Personen . .	1,21	21,86	44,22	32,71
„ „ „ Personenmeilen	2,48	29,72	42,61	25,19
Einnahmen für Personen .	5,14	45,37	37,03	12,46
und zwar 1. in Schnellzügen	4,02	34,93		
und zwar 2. in anderen Zügen	1,12	10,44		

Die Gesammt-Einnahme aus dem Güterverkehr betrug 1861: 2,190,773 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf., in 1860: 2,139,590 Thlr., 1850: 575,662 Thlr., 1847: 384,544 Thlr,

Die Zunahme des Verkehrs wäre eine noch bedeutendere gewesen, wenn die zu den Verladungen erforderlichen Wagen in ausreichender Zahl hätten gestellt werden können.

Ueber die Mengen der wichtigsten Transport-Gegenstände — mit Ausschluss des Postguts und der Viehstücke — giebt die folgende Statistik näheren Aufschluss, welche zugleich das anschaulichste volkswirthschaftliche Bild der localen Industrie, sowie der Art der Durchgangs-Güterbewegung giebt. Es wurden im Jahre 1861 transportirt: Steinkohlen 11,586,372 Ctr., Getreide 2,528,226 Ctr., Kalk und Kalkasche 1,177,516 Ctr., Bau- und Nutzholz 1,008,448 Ctr., Zink in Barren 675,925 Ctr., Steine, roh und bearbeitet, 669,551 Ctr., Eisen, roh, 573,321 Ctr., Eisen, verarbeitet, 485,551 Ctr., Mühlenfabricate 354,879 Ctr., Eisenbahnschienen 312,028 Ctr., Hülsenfrüchte und Sämereien 276,623 Ctr, Coaks 190,500 Ctr., Erze und Mineralien 180,737 Ctr., Eisen- und Stahlfabricate 159,571 Ctr., Thon 156,727 Ctr., Zink in Blechen 128,916 Ctr., Baumwolle, roh, 128,727 Ctr., Kartoffeln 119,207 Ctr., Spirituosen und Spiritus 104,979 Ctr., Oel 103,292 Ctr., Baumwoll-, Leinen-, Seiden-, Woll- und derartige gemischte Waaren 102,286 Ctr., Wolle 96,686 Ctr., Oelkuchen und Oelkuchenmehl 93,942 Ctr., Zucker, roh und raffinirt, 83,470 Ctr., Chamott-, Dach-, Form- und Ziegelsteine, auch Drains 76,782 Ctr., Chemicalien, Droguen, Apotheker- und Farbewaaren 75,762 Ctr., sonstige Güter 73,499 Ctr., Kaffee 71,282 Ctr., Garne 67,725 Ctr., Salz 60,809 Ctr., Feld- und Garten-Erzeugnisse 59,646 Ctr., Heringe 59,175 Ctr., Eier 57,382 Ctr., Cement 55,998 Ctr., Colonial-, Delicatess-, Material-, Specerei-Waaren und andere Consumtibilien 505,650 Ctr., Hüttenproducte, ausser den genannten 48,379 Ctr.

Der Vieh-Transport erfreute sich einer nicht unbedeutenden Zunahme, besonders durch die Galizisch-Ungarischen Schweine-Transporte. Es wurden transportirt 109,793 Stück, worunter allein 72,753 Schweine.

Von den Ausgaben in der Höhe von 1,234,542 Thlr. 16 Sgr. 5 Pf. entfallen 1) überhaupt:

auf Allgemeine Verwaltung 62,246 Thlr. oder 6,33 %,
„ Bahn-Verwaltung . . 311,834 „ „ 31,71 %,
„ Transport-Verwaltung . 609,396 „ „ 61,96 %,
in Summa 983,476 Thlr. = 100 %.

2) per Bahnmeile:

auf Allgemeine Verwaltung 1900 Thlr. 19 Sgr. 3 Pf.,
„ Bahn-Verwaltung . . 9521 „ 19 „ 6 „
„ Transport-Verwaltung 18,607 „ 15 „ 4 „
in Summa 30,029 Thlr. 24 Sgr. 1 Pf.

3) auf die Nutzmeile:

auf Allgemeine Verwaltung . . . . — Thlr. 9 Sgr. 7 Pf. gegen 1860 — Thlr. 7 Sgr. 2 Pf.,
auf Bahnverwaltung 1 „ 18 „ — „ „ „ 1 „ 15 „ 3 „
„ Transportverwaltung . . . . 3 „ 3 „ 10 „ „ „ 2 „ 27 „ 4 „
in Summa 5 Thlr. 1 Sgr. 5 Pf. gegen 1860 4 Thlr. 19 Sgr. 9 Pf.

Unter Zurechnung der Ausgaben für Rechnung des Reserve- und Erneuerungsfonds berechnen sich die Gesammt-Ausgaben

pro 1861	für die Meile Bahnlänge:	für die Nutzmeile:
	37,695 Thlr. 29 Sgr. 1 Pf.,	6 Thlr. 10 Sgr. 1 Pf.,
dagegen 1860:	43,887 „ 20 „ 6 „	6 „ 19 „ 10 „

Die Gesammtkosten der Bahnunterhaltung betrugen pro Meile Bahnlänge 9943 Thlr.

Was den Telegraphendienst anlangt, so wurden ausser den gewöhnlichen Zugmeldungen 8070 Privat-Depeschen und 25,905 Dienst-Depeschen, zusammen 33,975 Depeschen abgegeben, dagegen 6302 Privat-, 120 Staats-, 18,925 Dienst-Depeschen, zusammen 24,347 Depeschen aufgenommen.

Der Gesammt-Wagenpark der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn bestand am Schlusse des Jahres 1861 aus 134 Personenwagen, 36 Gepäckwagen, 869 bedeckten Güterwagen (incl. 161 bedeckten Kalkwagen), 1945 offenen Güterwagen. Am Schlusse des Jahres 1861 waren auf der Breslau-Posener Eisenbahn 105 Locomotiven vorhanden. Die Maschinen erforderten durchschnittlich:

a) für die Nutzmeile: 0,159 Cubikfuss Holz zum Anheizen, 125,82 Zoll-Pfd. Steinkohlen (beim Fahren), 0,20 Zoll-Pfd. Schmiere, 8,43 Sgr. Kosten für Heizmaterial, 4,44 Sgr. Kosten für Schmieren und Putzen, 15,79 Sgr. Kosten für Reparatur und Ersatz (excl. ganzer Maschinen), die Kosten im Ganzen also für die Nutzmeile 28,66 Sgr.

b) für die geförderte Wagenachsmeile 1,66 Pf. Kosten für Heizmaterial (beim Fahren), 0,88 Pf. für Schmieren und Putzen, 3,11 Pf. für Reparatur und Ersatz, im Ganzen 5,65 Pf.

Die Kosten der Zugkraft auf der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn betrugen laut Anlage 29 für die Nutzmeile im Jahre 1861 1 Thlr. 11 Sgr. 11,2 Pf.

Die höchste Meilenzahl hat die noch im Betriebe befindliche Locomotive No. 22, welche im Jahre 1845 von Stephenson in New-Castle geliefert ist, mit 48,815 Meilen erreicht. 45 Locomotiven haben bereits über 30,000 Meilen durchlaufen.

Der zweite Abschnitt des Geschäftsberichts bespricht die unter besonderer Verwaltung stehende Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn. Inhalts des Final-Abschlusses des Betriebsfonds dieser Bahn für 1861 beträgt die Gesammt-Einnahme: 1,028,300 Thlr. 17 Sgr. 2 Pf., die Gesammt-Ausgabe: 441,701 Thlr. 21 Sgr. 1 Pf., der Ueberschuss 586,598 Thlr. 26 Sgr. 1 Pf. Für Rechnung des Erneuerungsfonds wurden ausserdem 54,776 Thlr. 4 Sgr. ausgegeben (gegen 1860: 349,750 Thlr.).

Von der Gesammt-Einnahme fallen auf den Personenverkehr 284,015 Thlr. 13 Sgr. 10 Pf. gegen 1860 266,247 Thlr., auf den Güterverkehr 654,270 Thlr. 7 Pf., gegen 1860 472,714 Thlr., auf die verschiedenen Einnahmen 90,015 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf. Die Gesammt-Einnahme berechnet sich für die Meile Bahnlänge auf 36,725 Thlr. gegen 1860 28,434 Thlr., für die Nutzmeile 11 Thlr. 13 Sgr. 4 Pf. gegen 1860 10 Thlr. 6 Sgr. 5 Pf.

Nach Anlage 32 wurden im Jahre 1861 befördert: 398,862 Personen für 271,420 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf., 30,389 Ctr. Gepäck für 6882 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf., 159 Stück Equipagen für 1509 Thlr. 24 Sgr., 1912 Pferde für 3921 Thlr. 4 Sgr., 1642 Hunde für 392 Thlr. 22 Sgr., zusammen für 284,125 Thlr. 25 Sgr. 10 Pf. Hiernach stellt sich für 1861 eine Mehr-Einnahme von 17,879 Thlr. 5 Sgr 8 Pf. im Vergleiche zum Vorjahre heraus, indem sich die Einnahme aus dem Personengelde für sämmtliche Wagenclassen zusammen um 16,036 Thlr. 21 Sgr. 11 Pf. und die Summe der Nebenerträge um 1842 Thlr. 13 Sgr. 9 Pf. steigerte.

Das procentuale Verhältniss bei Benutzung der verschiedenen Wagenclassen war folgendes:

im Jahre 1861	in Classe I.	II.	III.	IV.
	Procente:			
der Zahl der Personen	0,76	13,16	60,25	25,83
„ Personenmeilen	1,05	16,78	60,16	22,01
„ Einnahme für Personen	2,29	27,18	58,00	12,53

Inhalts der Anlagen 33 und 34 wurden im Jahre 1861, mit Einschluss der Postgüter und der Vieh-Transporte, befördert:

	Centner:	Centnermeilen:	für Thaler:
	5,721,318	94,688,357	654,287
dagegen im Jahre 1860:	4,029,278	63,785,568	472,714

Ausserdem ohne Entgeld 57,707,6 Ctr. mit 715,646 Centnermeilen frachtfreies Dienstgut, und 402,057 Ctr. mit 755,241 Centnermeilen Material zur Unterhaltung des Bahnkörpers.

Wie im Jahre 1860 so ist auch im verwichenen Jahre das günstige Ergebniss zumeist den Transporten von Bodenerzeugnissen und Steinkohlen beizumessen. Es betrug die Mehrung im Vergleiche zu 1860:

Rückständen): bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 2,116,658 Thlr. 21 Sgr. 4 Pf., bei der Verbindungs-Eisenbahn zu Berlin 16,525 Thlr. 4 Sgr. 5 Pf., bei der Ostbahn 1,901,473 Thlr. 12 Sgr. 7 Pf., bei der Westfälischen Eisenbahn 504,196 Thlr. 26 Sgr. 2 Pf. und bei der Saarbrücker Eisenbahn 366,927 Thlr. 3 Sgr. 3 Pf., überhaupt 4,905,781 Thlr. 7 Sgr. 9 Pf., d. i. $5_{,45}$ % des Anlagecapitals von 90,014,980 Thlr. Den grössten Zinssatz trug die Niederschlesisch-Märkische Bahn ein. Bei 26,776,794 Thlr. Anlagecapital lieferte dieselbe 2,116,659 Thlr. Ueberschüsse, oder $7_{,90}$ Procent Zinsen. Das Stammactien-Capital von 10,000,000 Thlr. verzinste sich sogar nach Abzug der Zinsen und Tilgungs-Beträge für die Prioritäts-Schulden, sowie der Zinsen der aus dem Eisenbahnfonds, resp. aus Staats-Anleihen überwiesenen 5,801,794 Thlr. (wobei der Zinsfuss der letzteren zu $4^1/_2$ % gerechnet wird), mit $13_{,6}$ %. Ihr zunächst folgt die Berliner Verbindungsbahn, welche bei 294,290 Thlr. Anlagecapital 16,525 Thlr. Ueberschüsse oder $5_{,62}$ % Zinsen ertrug. Sodann folgt die Ostbahn, einschliesslich der Strecke Königsberg-Eydtkuhnen und Bromberg-Thorn. Das Anlagecapital von 35,000,664 Thlr. hat 1,901,473 Thlr. Ueberschüsse oder $5_{,43}$ % Zinsen ertragen. Die der Militär-Verwaltung bei der Strecke Kreuz-Küstrin-Frankfurt mit 630,000 Thlr. und bei der Strecke Bromberg-Thorn mit 19,000 Thlr. überwiesenen Beträge sind in dem verwendeten Anlagecapitale allerdings nicht enthalten. Bei Hinzurechnung dieser Beträge von überhaupt 649,000 Thlr. ergiebt sich indess für das Gesammt-Anlagecapital von 35,649,664 Thlr. immer noch eine Verzinsung von $5_{,33}$ Procent. Dann kommt die Westfälische Bahn. Sie lieferte bei 16,155,695 Thaler Anlage-Capital 504,197 Thaler Ueberschüsse oder $3_{,12}$ Procent Zinsen. Das in den angegebenen 16,155,695 Thlr. begriffene Anlagecapital für die Strecke Rheine-Osnabrück im Betrage von 2,865,741 Thlr. mit Hinzurechnung der Zinsen während der Bauzeit zum Betrage von 121,788 Thlr., zusammen von 2,987,529 Thlr., wird von der Königlich Hannoverschen Verwaltung mit 4 Procent verzinst. Das für die Strecken Rheine-Hamm-Warburg verbleibende Anlagecapital von 13,168,166 Thaler verzinst sich mit einem Ueberschuss von 385,743 Thaler zu nur $2_{,93}$ Procent. Den geringsten Zinssatz hat die Saarbrücker Bahn, einschliesslich der Strecke Saarbrücken-Trier-Luxemburg, ertragen, nämlich $3_{,11}$ Procent oder 366,927 Thaler von 11,787,497 Thaler Anlage-Capital. Zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden sind pro 1861 erforderlich: a) der Anleihe der 21,000,000 Thlr. 1,130,000 Thlr., b) der Anleihe der 7,800,000 Thlr. 429,000 Thlr., c) der Anleihe der 14,000,000 Thlr. 693,200 Thlr., d) der Anleihe der 18,400,000 Thlr. 675,000 Thlr., e) der Actien und Obligationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 884,416 Thlr., f) dergleichen der Münster-Hammer Eisenbahn 57,572 Thlr., überhaupt 3,869,188 Thlr., und es verbleibt also ein Netto-Ueberschuss von 1,036,593 Thlr. 7 Sgr. 9 Pf. Setzt man diesem Netto-Ueberschuss die zur Tilgung der Eisenbahnschulden pro 1861 erforderlichen 636,976 Thlr. 15 Sgr. hinzu, so ergiebt sich ein Ueberschuss von 1,673,569 Thlr 22 Sgr. 9 Pf. — Die Einnahmen von den Privat-Eisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist, stellen sich im Einzelnen folgendermassen: 1) Zinsen und Dividenden pro 1861 von den aus früheren Gewinn-Antheilen des Staats angekauften Oberschlesischen Eisenbahn-Stammactien 42,775 Thlr., 2) aus dem Garantiefonds der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn: a) Extra-Dividende pro 1861 196,558 Thlr. 12 Sgr. 8 Pf., b) Dividende pro 1861 à $4^{12}/_{30}$ % von dem Staats-Antheil an den Stammactien Lit. B. der Oberschlesischen Eisenbahn ad 343,000 Thlr. und den bis ultimo 1860 amortisirten dergleichen Actien im Nennwerthe von 212,000 Thlr., zusammen von 555,000 Thlr. = 24,420 Thlr., c) Zinsen und Dividende pr. 1861 ($7^{27}/_{30}$ %) von den im Bestande des Fonds befindlichen 1,004,300 Thlr. Oberschlesischen Eisenbahn-Actien 79,339 Thlr. 21 Sgr., überhaupt 300,318 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf., 3) aus dem statutenmässigen Amortisationsfonds der Oberschlesischen Bahn 5 Thlr. (Die Zinsen à $3^1/_2$ % von den vom Staate übernommenen 343,000 Thlr. Stammactien betragen 12,005 Thlr., zur Amortisation sind hiervon nach § 11 des Statut-Nachtrags vom 11. August 1843 zu verwenden 12,000 Thlr., bleiben verfügbar 5 Thlr.) 4) Dividende von 1,000,000 Thlr. Stammactien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn pro 1861 zu $6^1/_2$ % 65,000 Thlr., 5) Extra-Dividende pro 1861 von der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn 1644 Thlr. 3 Sgr. 10 Pf. Die Gesammt-Einnahmen betragen hiernach 409,742 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. Dagegen betragen die Zins-Zuschüsse pro 1861 für die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn 42,171 Thlr. 18 Sgr. 3 Pf., für die Hinterpommersche Eisenbahn 372,504 Thlr. 13 Sgr., für die Rhein-Nahe-Eisenbahn 131,593 Thlr. 23 Sgr. 6 Pf., überhaupt also 546,269 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf. und gegen die Einnahmen von 409,742 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf., demnach 136,527 Thlr. 17 Sgr. 3 Pf. mehr. Für die Breslau-Posen-Glogauer, Stargard-Posener und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn ist pr. 1861 kein Zins-Zuschuss zu leisten. Zieht man von dem bei den Staats-Eisenbahnen verbleibenden Netto-Ueberschuss von 1,036,593 Thlr. 7 Sgr. 9 Pf., die bei den Privat-Eisenbahnen zu leistenden Zuschüsse von 136,527 Thlr. 17 Sgr. 3 Pf. ab, so verbleibt nach Deckung der letzteren immer noch ein Gewinn von 900,065 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf.

Was nun die Fracht-Ermässigung für Producte der montanen und metallurgischen Industrie anlangt, so hat die Königlich Preussische Staats-Regierung der Budget-Commission des Abgeordnetenhauses bei Gelegenheit der Berathung des Etats der Eisenbahn-Verwaltung eine Zusammenstellung der Einheits-Meilen-Frachtsätze der Staats- und einiger Privat-Eisenbahnen in Preussen für Kohlen, Roheisen u. s. w. beim Transport auf grosse Entfernungen vorgelegt. Nach dieser Zusammenstellung ist das Verhältniss folgendes: 1. Königliche Ostbahn: a) Kohlen: im Local-Verkehr bis herab auf $1_{,50}$ Pf. pro Centner und Meile, im Verbands-Verkehr mit den Schlesischen Bahnen nach neuester Verfügung zum sogenannten Pfennig-Tarife. b) Roheisen: im Local-Verkehr 2 Pf. pro Centner und Meile; im Verkehr von Oberschlesien ist der Satz von 1 Pf. pro Centner-Meile neben einer Expeditions-Gebühr von 2 Thlr. für 100 Ctr. eingeführt worden. c) Façonnirtes Eisen: 2 Pf. pro Ctr. und Meile. 2. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn: a) Kohlen: im directen Verkehr für Oberschlesische und Niederschlesische Kohlen pro Centner und Meile jetzt noch $1_{,1}$ Pf.; eine weitere Ermässigung wird beabsichtigt. b) Roheisen: im Verkehr von Schlesien der Ein-Pfennig-Tarif, wie oben. c) Façonnirtes Eisen: $1^1/_2$ Pf. pro Ctr. und Meile (bis Berlin). 3. Westfälische Eisenbahn. a) Kohlen: im Local-Verkehr bis herab auf $1^3/_4$ Pf. pro Centner und Meile, im Ostfriesisch-Rheinischen Verbande $1_{,2}$ Pf. b) Roheisen: zu $2^3/_4$ Pf. pro Centner-Meile im Local-Verkehr, $2^1/_2$ Pf. im Ostfriesisch-Rheinischen und im Ostfriesisch-Thüringischen Verbands-Verkehr. — Es wird beabsichtigt, den Frachtsatz auf $1^1/_2$ Pf. pro Centner-Meile und 2 Thlr. Expeditions-Gebühr zu ermässigen. c) Façonnirtes Eisen: 3 Pf. pro Centner und Meile. 4. Saarbrücker Eisenbahn: a) Kohlen: im Local-Verkehr bis herab auf $1^3/_4$ Pf. pro Centner und Meile; bei Kohlensendungen über Bingerbrück hinaus nach dem Rhein $1^1/_2$ Pf. pro Centner-Meile, im directen Verkehr mit den Bayerischen Bahnen $1_{,43}$ Pf. pro Centner und Meile. b) Roheisen: bis herab auf 2 Pf. c) Façonnirtes Eisen: bis herab auf $2_{,53}$ Pf. 5. Norddeutscher Verband: a) Kohlen: nach dem Tarifsatze von 1 Pf. pro Ctr. und Meile und 2 Thlr. Expeditions-Gebühr berechnet sich der Frachtsatz pro Ctr. und Meile in Extrazügen auf $1_{,1}$ Pf., in gewöhnlichen Zügen auf $1_{,43}$ Pf. b) Roheisen: $1^1/_2$ Pf. pro Centner und Meile und 2 Thlr. Expeditions-Gebühr ($1_{,64}$ bis $1_{,57}$ Pf.). c. Façonnirtes Eisen: 3 Pf. pro Centner und Meile — wenn unverpackt oder nur mit Stroh umwickelt — $3^3/_4$ Pf. im verpackten Zustande. 6. Cöln-Mindener Eisenbahn: a) Kohlen: im Local-Verkehr 2 Pf. pro Ctr. und Meile, beim Uebergange auf Deutz-Giessen bis herab auf $1_{,6}$ Pf. b) Roheisen: zu $1^1/_2$ Pf. pro Centner und Meile und 2 Thlr. Expeditions-Gebühr, daher bei Entfernungen von 50 Meilen $1_{,64}$ Pf.; im Verkehr der Rheinischen und Oberrheinischen Eisenbahnen $2_{,35}$ Pf., im Sommer $2_{,28}$ Pf. pro Centner und Meile. c) Façonnirtes Eisen: 3 Pf. pro Centner und Meile im Local- und directen Verkehr. 7. Bergisch-Märkische Eisenbahn: a) Kohlen: Der Tarif geht bis auf $1_{,76}$ Pf. pro Centner und Meile herab. b) Roheisen: $2_{,0}$ Pf. pro Centner und Meile. c) Façonnirtes Eisen: $2_{,81}$ Pf. 8. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn: a) Kohlen, b) Roheisen, zu je 4 Pf. pro Centner und Meile im Local-Verkehr incl. der Kosten für An- und Abfuhr. c) Façonnirtes Eisen: zu 6 Pf. pro Centner und Meile incl. der oben bezeichneten Kosten. Im directen Verkehr mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn: a) für Kohlen: bis herab auf $3_{,32}$ Pf. incl. Kosten für An- und Abfuhr nebst Ladegebühren; b) für Eisen: rohfaçonnirtes Eisen bis auf $4_{,1}$ Pf. herab incl. der vorher bezeichneten Kosten. 9. Berlin-Stettiner Eisenbahn: a) Kohlen: zu 3 Pf. pr. Centner und Meile. b) Roheisen: zu 3 Pf pro Centner und Meile. c) Façonnirtes Eisen: zu 3 Pf. pro Centner und Meile. 10. Oberschlesische Eisenbahn: a) Kohlen: im Local-Verkehr bis nach Stargard $1_{,1}$ Pf. pro Centner und Meile, im directen Verkehr nach der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn siehe ad 2. b) Roheisen: im Local-Verkehr 2 Pf., im directen Verkehr nach Berlin und der Ostbahn 1 Pf. pro Ctr. und Meile neben 2 Thlr. Expeditions-Gebühr (conf. ad 2.). c) Façonnirtes Eisen: 2 Pf. pro Centner und Meile.

Oberschlesische Eisenbahn, Wilhelmsbahn und Ostbahn. (Frachtermässigung für Steinkohlentransporte.) In Folge Vereinbarung der Verwaltungen der Oberschlesischen, der Wilhelmsbahn und der Ostbahn tritt vom 1. September d. J. ab für directe Steinkohlen-Transporte in ganzen Wagenladungen aus den an der Oberschlesischen und Wilhelmsbahn belegenen Revieren über Kreuz nach der Ostbahn ein neuer ermässigter Frachttarif in Wirksamkeit. Derselbe beruht für Transporte nach allen von Breslau 48 Meilen und darüber entfernten Stationen der Ostbahn auf dem Einheitssatz von 1 Pf. pr. Ctr. und Meile neben einer Expeditionsgebühr von 2 Thlr. pr. 100 Ctr. unter Zugrundelegung eines Normalgewichts von $3^2/_3$ Ctr. pr. Tonne. Die Frachtsätze für die unter 48 Meilen von Breslau entlegenen Stationen sind mit Rücksicht auf die für Versendungen nach Breslau bestehenden Frachtsätze und die weitere Meilenentfernung verhältnissmässig abgestuft.

—y— **Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** (Classification). Nach einer vom 11. August a. c. datirten Bekanntmachung der Verwaltung der genannten Bahn sind die Artikel Kupfer, Roh- oder Schwarzkupfer, Garn- oder Rosettenkupfer, geschmiedet, gewalzt und gegossen, sowie Nessel (rohe Cottone) vom bezeichneten Tage an aus der Normalclasse in die ermässigte Classe II A des Tarifs versetzt worden.

—z— **Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband.** (Personenverkehr). Der bereits zum 15. Juni c. in Aussicht gestellt gewesene directe Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der Herzoglich

Nassauischen Staatsbahn: Rüdesheim, Oberlahnstein und Bad Ems einerseits und den Stationen des Mitteldeutschen Verbandes: Hamburg, Lübeck, Stettin und Berlin via Kreiensen und Halle, sowie Leipzig und Dresden andrerseits wird nun vom 20. August a. c. ab ins Leben treten.

Vorläufig werden nur Billets I. und II. Classe mit Schnellzugspreisen ausgegeben, in welchen auch die Taxe für 50 Pfd. Freigepäck enthalten ist.

Die Billets gelten für alle fahrplanmässigen Züge.

Demnächst ist auch die Einführung eines directen Güterverkehrs zwischen den genannten Stationen zu erwarten.

Statuten-Aenderung der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Die von der General-Versammlung der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft am 23. Mai 1860 beschlossene Aenderung des § 7 der Gesellschafts-Statuten hat nunmehr die höhere Genehmigung erhalten. Der gedachte § lautet in der neuen Fassung: „Der Gesellschaftsfonds ist auf Achtzig Millionen Gulden Oesterr. Währung oder Zweihundert Millionen Französischer Francs (der Gulden gleich zwei ein halb Francs Französischer Währung gerechnet) bestimmt. Dieser Fonds wird durch 400,000 Actien, jede zu 200 fl. Oesterr. Währung oder 500 Francs Französischer Währung gebildet. Diese Actien werden u. s. w.“ (Oesterr. Centr.-Bl.

—h— **Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** (Tarif-Aenderung). Die in dem sehr ausführlichen Tarifbuche der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom Februar 1862 auf Seite 188 und 189 und Seite 201—202 ersichtlichen Frachtgebühren-Tarife für den directen Güterverkehr zwischen den Eisenbahn-Stationen der nördlichen und südöstlichen Linie: Bodenbach, Prag, Brünn, Wien, Marchegg, Pressburg, Waitzen, Pest bis Oravitza und den eigenen Donaustationen Gradistie, Dubravicza, Semendria, Belgrad, Kubin, Pancsova und Semlin, sowie den Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft: Orsova, Turn-Severin bis Galatz sind vom 2. Aug. a. c. ab aufgehoben und durch neue Tarife ersetzt worden, nach welchen zu den bisherigen zwei Frachtgutclassen eine dritte „sehr ermässigte Classe“ hinzugekommen ist.

Letztere umfasst folgende Artikel: Baumwolle und Baumwollwaaren in eisernen Reifen verpackt, Bautischlerarbeiten, Bier, Blech und Drath von unedlen Metallen, Bleiweiss, Bodenlack, Branntwein, Cichorienwurzel, Eisen und ordinäre Eisenwaaren, Emailgeschirre, Essig, Farberde, Farbwaaren, ordinäre, Federweiss, Feuersteine, Garne, Gartenerde, Gerste (gerollte), Glanzwichse, Glaswaaren und Glastafeln, ordinäre, sowie Glasperlen, Glätte, Glaubersalz, Graphit, Gyps in Fässern oder Blöcken, Harze (gemeine), Häute (nasse und trockne), Kaffee-Surrogate, Kreide, Kupfer und Kupfergeschirre, Marmor- und Steinarbeiten, Mehl, Malz, Messing und rohe Metalle, Mineralwasser, Oel in Fässern, Oleum, Papier in Ballen, Pappendeckel, Parquetten, Porzellan, Raigras, Reis, Salmiakgeist, Salz-, Salpeter- und Schwefelsäure, Schiefersteine, Schleifsteine, Schmelztiegel, Schmeer und Schmiere, Schuhwichse, Schwefel, Seegras, Soda, Spodium, Stahl, Stärke, Steine, Steingut, Steinpappe, Thonwaaren, Thran, Tirolerweiss, Twist, Vallonen, Viehsalz, Vitriol (grüner), Wagenfett, Wein in Fässern, Wienerweiss, Zink, Ziegel, Zucker, Syrup und Candis, Zwetschken in Säcken oder Fässern.

An dieser Ermässigung ist hinsichtlich des Verkehrs nach den eigenen Donaustationen die nördliche Linie nur bezüglich der Station Prag betheiligt, von wo ab Normalgut um 6 kr., die ermässigte Classe um 5 kr. pr. Ctr. niedriger befördert wird, als nach dem bisherigen Tarif.

Die Nordbahn behält überall ihre Antheilstaxe auch in Bezug auf die „sehr ermässigte Classe“, für welche die Taxen der ermässigten Classe gelten.

Die südöstliche Linie der Oesterr. Staatseisenbahn dagegen gewährt ihrerseits für die oben genannten Artikel wesentliche Vergünstigungen, unter andern befördert sie dieselben ab Bodenbach, Prag, Brünn und Marchegg um 43 kr. (= 38 %), nach Semlin und Belgrad sogar um 48 kr. (=42 %) pr. Ctr. billiger als die Güter der ermässigten Classe. Ab Wien und Pressburg kommen 63 kr., nach Belgrad und Semlin 68 kr. pr. Ctr. in Ausfall, während ab Waitzen, Pest, Czegled und Szegedin nur 25 und 26 resp. 30 und 31 kr. ausfallen etc.

Bezüglich des Verkehrs nach den Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft ist das Verhältniss nicht so ganz günstig, desungeachtet beträgt auch hier die Ermässigung für die südöstl. Linie 25—50 kr. pr. Ctr., sowie die der Dampfschifffahrts-Gebühr bis Orsova 4 kr. pr. Ctr. und von da ab 20—40 % der ermässigten Classe.

Im Verkehr von den südöstl. Stationen Temesvar resp. Szegedin und den übrigen abwärts bis Oravitza gelegenen Stationen nach den Donaustationen fällt die „sehr ermässigte Classe“ mit der „ermässigten“ wieder zusammen.

Ausserdem finden die Preise der sehr ermässigten Classe nur in der Thalfahrt Anwendung d. h. auf Transporte, welche von der Eisenbahn kommend, nach Donaustationen bestimmt sind. Umgekehrt werden alle die vorangeführten Artikel nach dem Tarif der ermässigten Classe befördert.

In den Preisen für sämmtliche Tarifclassen sind Auf- und Ablade-, sowie die allgemeinen Versicherungsgebühren inbegriffen.

Ausland.

Russische Bahnen. Petersburg, 11. August. Ausser der am 1. August in Betrieb gekommenen Bahnstrecke von Moskau nach Kolomna des Ssaratower Schienenweges (109 Werst) werden am 13. d. M. tägliche Passagier- und Waarenzüge zwischen Moskau und Nischni-Nowgorod eingerichtet. Auf dem Warschau-Petersburger Schienenwege vermitteln den Verkehr zwischen Grodno und Warschau zwei Züge wöchentlich. Auf der Moskau-Troitzki-Bahn haben Probefahrten stattgefunden. Jedenfalls steht die Betriebseröffnung dieser Bahn im August zu erwarten.

Wallachische Eisenbahnen. Die Wallachische Regierung hat die von der National-Versammlung votirte Ziul-Eisenbahn (durch den Vulcan-Pass) unter der Bedingung sanctionirt, dass die Wallachische Bahn mit der Oesterreichischen Siebenbürger Linie in Verbindung gebracht wird. Auch soll sie die Geneigtheit ausgesprochen haben, die Fortsetzung der Siebenbürger Linien Hermannstadt-Rothenthurm-Pass und Kronstadt-Bodza nach den Fürstenthümern zu gestatten. Die Nachricht, dass die Concession durch das Ziul- (Schyl-) Thal seitens der Oesterreichischen Regierung bereits erfolgt sei, bezeichnet das officielle Oesterreichische Centralblatt als völlig unbegründet.

Italien. Die Erbauung der Lombardischen und Neapolitanischen Eisenbahnen ist der Italienischen Gesellschaft Bastoggi, die der Linien auf der Insel Sardinien der Englischen Gesellschaft Semenza von der Turiner Deputirtenkammer übertragen worden.

Italienische Bahnen. (Anlagecapital-Verhältniss des Staates). Die nunmehr an das Bankhaus Bastoggi ertheilte Concession auf die Süditalienischen Bahnen umfasst ein Netz von 1150 Kilometer, deren Bau und Ausrüstung von den Concessionären zu 210,000 Lire per Kil. à forfait übernommen wird. Zu dem hiernach 241½ Millionen betragenden Anlagecapital kommen noch 23 Millionen Betriebscapital und 10 Millionen für Einrichtung der Verwaltung, zusammen 274½ Millionen Lire. Die Regierung garantirt einen Brutto-Ertrag von 29,000 L. per Kil., wovon 9500 L. für Betriebskosten abgehen, bleibt ein Reinertrag von 19,500 L. per Kil., im Ganzen für 1150 Kil. total 22,425,000 L. oder 8,875 Proc. des Anlagecapitals. Da jedoch die Hälfte des Capitals in Obligationen aufgebracht werden soll, welche an Zinsen und Amortisation höchstens 7 Proc. kosten, so würde sich die Rentabilität einer Actie auf mindestens 10½ Proc. erhöhen, wenn die Schätzung der Betriebskosten nicht zu niedrig gegriffen ist. Ob die Regierung auch in dieser Beziehung eine Garantie übernommen hat, geht aus den uns vorliegenden Actenstücken nicht hervor. Dagegen ist festgesetzt, dass die Regierung die Bauzinsen durch eine Subvention von 20 Millionen deckt. Die Actien sind bereits sämmtlich von Italienischen Häusern überommen.

Central-America. Panama-Eisenbahn. Der berühmte Begleiter der Oesterreichischen Novara-Fahrt um die Erde, Dr. Scherzer, trennte sich von der Expedition in Panama, um vermittelst der Panama-Eisenbahn nach dem Atlantischen Meere und England zu gehen, während die Novara um das Cap Horn nach Gibraltar steuerte. Aus seinen anziehenden Schilderungen heben wir Folgendes heraus:

„Die Stadt Panama, auf grünen Hügeln zwischen den üppigsten Pflanzengestalten der Tropen gelegen, gewährt, vom Hafen aus gesehen, einer äusserst angenehmen, wohlthuenden Anblick, besonders dem Reisenden, welcher von den sterilen Sandgestaden der Westküste Südamericas kommt. Setzt man dagegen den Fuss ans Land und durchschreitet die Ansiedelung, so gehen wohl die meisten der erst noch so bewunderten Reize verloren. Die Strassen sind jedoch im Allgemeinen eng und schmutzig, die Häuser niedrig und ärmlich; selbst auf ihren Dächern wuchert eine unverwüstliche Tropenvegetation. Früher gab es eine einzige Gesellschaft, welche Reisende von New-York über die Landenge nach San Francisco beförderte, damals aber hatte sich eine Concurrenzgesellschaft aufgethan, welche mit ihrer Gegnerin ein Duell auf Tod und Leben ausfocht. Ehemals betrug der Fahrpreis für einen Deckpassagier von New-York nach Californien oder zurück mit Benützung der Eisenbahn über den Isthmus 160 Dollars. Die „Opposition-Linie“ drückte den Fahrpreis auf 35 Dollars herab, und da von diesem Betrag noch 25 Dollars an die Eisenbahngesellschaft entrichtet werden müssen, so bleiben den Unternehmern nur 10 Dollars für den ganzen Transport eines Reisenden auf grossen, prachtvollen Dampfern von New-York bis nach San Francisco.

Die Fahrt über die Landenge, 47½ engl. Bahnmeilen (10½ Deutsche Meilen), kostet in der ersten und einzigen Fahrclasse 25 Dollars, also beiläufig 6 fl. die Meile, und obendrein 10 Cts. (15 kr. oder 4 Sgr.) für jedes Pfund Gepäck über 30 Pfd. Die Erhaltungskosten sind aber ungeheuer, denn sie belaufen sich auf 500,000 Dollars jährlich, und beständig sind 3000 Arbeiter nöthig, um die Zerstörungen der Atmosphäre und der Insecten auszubessern, sowie die beständig aufschiessende Vegetation zu entfernen. Die Kosten der Bahn betrugen 5 Mill. Dollars und die Einnahmen 1—1½ Millionen, hauptsächlich erhoben von den 36—40,000 Reisenden, welche entweder nach Panama gehen oder von dort kommen. Der Frachtverkehr ist wegen der hohen Sätze völlig null. Die Fracht für Beförderung von Waaren über den Isthmus war nicht immer so hoch. Sie betrug vor Entdeckung der Californischen Goldminen nur 1½ Cent. Später stieg sie auf 20—40 Cents, und ist seither auf 7 Cent per Pfund gefallen. Allein selbst dieser Betrag ist noch zu hoch für die Mehrzahl der Waaren,

welche auf dem Weg um das Cap Horn nur 15—18 Doll. per Tonne (2240 Pfd.) Fracht bezahlen, so dass bloss kostbare Artikel, wie z. B. Juwelen, Seide, Mousselin etc., über den Isthmus den Weg nehmen. Die Fahrt über den Isthmus, bemerkt Dr. Scherzer, mitten durch primitive Wälder, die noch in ihrem herrlichsten Urschmucke prangen, ist wohl eines der sinneberauschendsten Schauspiele, welche das Auge des Naturfreundes zu geniessen vermag. Ich habe in keinem Theil der Erde eine üppigere, imposantere Vegetation gesehen, als sie die Tropenwälder Central-Americas, namentlich am Isthmus, bieten. Um den Zauber noch zu erhöhen, durchfliegt man den prachtvollsten Urwald in seiner ganzen Fülle und Majestät mit einer Locomotive, auf einem eisernem Schienenweg. Welch wunderbarer Contrast! Das wilde Gewirr der Schlingpflanzen und die grünen Wedel der Palmen reichen fast in die Wagen hinein, und erzählen dem Reisenden von den Herrlichkeiten der ihn umgebenden Tropennatur. Pflanzengestalten der verschiedensten Art und von den colossalsten Dimensionen prangen in dem fremdartig bunten Gewand eines erborgten Laubschmuckes. Zwischen den einzelnen Waldbäumen bauen Parasiten und Lianen ihr grünes zartes Gerüste, während mancher alte riesige Stamm mit dem Prachtkleide von tausend schönen Sprösslingen, manche modernde Baumleiche mit blühenden Schmarotzerpflanzen geschmückt erscheint. So rasch und üppig ist hier das Wachsthum der Vegetation, dass einzelne Theile der Bahn zweimal im Jahr von den sie überwuchernden Pflanzen gereinigt werden müssen; ja, bliebe der Schienenweg auch nur 12 Monate lang unbenützt und verlassen, so würde kaum eine Spur mehr von demselben zu entdecken und alles ringsumher wieder wie früher dichte Waldwildniss sein.

Die Fahrt geht ausserordentlich langsam, denn man braucht 4 Stunden zu den $10^1/_2$ Meilen, weil fast an jeder Gruppe von Arbeiterhütten, ohne irgend eine Nöthigung, angehalten wird. Eine der schönsten Stationen ist das ungefähr 9 engl. Meilen von Panama entfernte, in einem kesselförmigen Thal gelegene Dorf Paraiso. Hier sind grosse Stellen gelichtet, und es wird dem Auge ein freierer, nur durch die benachbarten Hügel begränzter Umblick gestattet.

Die Bewohner des Dorfes sind Neger, Mulatten und Mestizen, welche hauptsächlich als Arbeiter an der Bahn ihren Erwerb finden. Der sogenannte Summit, wo man die Wasserscheide überschreitet, ist geographisch der merkwürdigste Punct auf der ganzen Bahn. Er liegt bekanntlich 287′ über dem Meere, und ist noch um $24^1/_2$ Fuss künstlich erniedrigt worden. Auch in Aspinwall hatten sich die Fieber vermindert, immerhin aber blieb das Klima noch ziemlich tückisch. Merkwürdig ist dabei die verschiedene Sterblichkeit je nach den Racen und namentlich die hohe Sterblichkeit der Chinesen. Im Jahr 1858 starben nämlich in runden Zahlen: von den Eingebornen der 50ste, von den Negern der 40ste, von den Indischen Kulis der 40ste, von den Europäern der 30ste, von den Chinesen der 10te Theil.

Wir kommen nächstens ausführlich auf den Bau der Panama-Bahn zurück. Sie ist, was die unsäglichen Schwierigkeiten in Beziehung auf Klima und Terrain anlangt, ein Riesenwerk Nordamericanischer Energie und zäher Ausdauer, dem fast kein andrer Bahnbau der Erde an die Seite gestellt werden kann.

Chili. (Santiago-Valparaiso.) Santiago besass im vorigen Jahre eine Strecke von der Eisenbahn, welche im gegenwärtigen Jahre die Küste vollständig erreicht haben wird. Die Fahrt auf dieser Eisenbahn, dem Fuss der Cordilleren entlang, ist natürlich höchst interessant, zumal da die Schnelligkeit von 5 Deutschen Meilen in der Stunde, die nur bei Eilzügen angeblich auf 12 Deutsche Meilen, also höher fast wie in England gesteigert werden soll, Musse zum Betrachten gewährt. Da zu beiden Seiten der Bahn unzählige Viehherden grasten, so wurden früher sehr viele Thiere überfahren. Jetzt hat sich das Uebel gemindert, seitdem jedem Locomotivführer eine Prämie von 30 Dollars bezahlt wird, wenn er im Laufe eines Vierteljahres keinen derartigen Unfall verschuldet. Die Bahn bis Valparaiso wird eine Länge von 110 Engl. Meilen besitzen, wovon vorig. Jahr 30 bereits fahrbar waren, und die Kosten der ganzen Strecke waren auf 7,150,000 Piaster veranschlagt, will sagen 400,000 Thlr. oder 700,000 fl. die Deutsche Meile, was mit unsern heimathlichen Durchschnitten übereinstimmt, für Süd-America daher als sehr wohlfeil gelten muss. Wie schwierig und kostspielig in Chili der Landtransport von Waaren ist, davon mag man sich einen Begriff machen, wenn wir beifügen, dass die Beförderungskosten einer Tonne Frachtgüter (2140 Engl. Pfd) von New-York nach Valparaiso (beiläufig 10,000 Seemeilen) 5 Spanische Piaster betragen, während der Transport einer Tonne Waaren von Santiago nach Valparaiso (100 Engl. Meilen) 35 Piaster kostet!

Telegraphenwesen.

Australien. (Neue Linien.) Nach dem „Engineer“ vom 30. Mai 1862 sind an neuen Telegraphen-Linien in Neu-Südwales fünf im Bau begriffen. Die längste derselben ist die von Orange nach Wagga-Wagga, welche Sidney mit den Districten von Lachlan und Burrangong verbindet. Auch bildet diese Linie, indem sie bei Wagga-Wagga mit anderen Linien verbunden ist, eine zweite Communication zwischen Melbourne und Sidney, welche von der jetzt bereits bestehenden unabhängig ist. Die Länge derselben beträgt 250 Englische Meilen, und hat Mr. B. Rush die Herstellung der Linie binnen 8 Monaten gegen eine Bezahlung von 43 £ per Englische Meile übernommen. Die nächst längste Linie wird die von Grafton nach Tenterfield sein, welche den Clarence-District mit Sidney, also auch mit Queensland verbindet. Die Länge derselben beträgt 125 Meilen und wird dieselbe contractlich von Mr. Mark Faviell in 6 Monaten für 39 £ per Meile hergestellt. Eine andere Linie von Campbelltown nach Wollongong und Kiama ist von Mr. Monk für 38 £ per Meile übernommen. Die Länge derselben beträgt 60 Meilen und muss die Ausführung in 4 Monaten beschafft sein. Ferner ist ein Contract abgeschlossen mit Mr. E. Ellis, welcher die Linie von Mudgee nach Wellington herzustellen hat. Die Länge derselben beträgt 60 Meilen und muss die Linie in 4 Monaten für 43 £ per Meile vollendet werden. Ausserdem wird ein zweiter Drath gezogen zwischen Muswellbrook und Scone. Die Entfernung beträgt 12 Meilen und es ist die Herstellung der Linie von Mr. B. Rush für 20 £ per Meile übernommen.

Technische Notizen.

Gouin's Locomotive in der Londoner Ausstellung. Auf der Französischen Nordbahn sind 12 schwere Tender-Maschinen von 860 Ctr. Gewicht im Gebrauch, die zum Transport von schweren Güterzügen mit mässiger Geschwindigkeit auf starken Steigungen bestimmt sind. Die Fabrik von Gouin zu Paris hat eine Locomotive dieser Art in die Londoner Ausstellung geliefert, wo dieselbe von der London and North-Western Bahn angekauft sein soll. Diese Maschine hat 8 gekuppelte Triebräder von $3^1/_2$ Fuss Durchmesser, Aussenseit-Cylinder von 19 Zoll Durchmesser und ebenso viel Hub, und sie arbeitet mit 9 Atmosphären Dampfdruck im Kessel. Sie ist zum Brennen von feiner, leicht schlackender Kohle bestimmt; die grosse Feuerbüchse von $4^5/_6$ Fuss Länge und $5^5/_6$ Fuss Weite liegt hinter den letzten Triebrädern; der Rost hat 28 Quadratfuss Oberfläche und enthält sehr dünne Roststäbe mit sehr schmalen Zwischenräumen. Ein grosser Behälter zum Ueberhitzen des Dampfes liegt oben über dem Kessel, und eine horizontale Röhre führt durch diesen Behälter hindurch von der Rauchbüchse nach dem auf dem hinteren Ende der Maschine stehenden Schornstein. H. T.

Leistung einer Locomotive. Nach dem „Engineer“ vom 4. Juli d. J. hat am 25. Juni d. J. eine Maschine der London and North-Western Bahn, ohne Maschinenwechsel, in der Zeit von 6 Stunden 38 Minuten mit einem Expresszug den 264 Engl. Meilen langen Weg von Holyhead nach London zurückgelegt, wobei dieselbe unterwegs nur an 3 Stationen, im Ganzen 21 Minuten sich aufhielt, um Wasser und Kohlen einzunehmen. Diese Schnellzugs-Maschine mit Triebrädern von $7^1/_2$ Fuss Durchmesser wurde im Jahre 1860 vom Ingenieur Ramsbottom construirt und ist in jeder Hinsicht der in der Londoner Ausstellung befindlichen Locomotive „the Lady of the Lake“ ähnlich. Bei ihrer Ankunft in London hatte sie noch genügenden Dampf und war in vollständig gutem Zustand, ohne Schlacken auf dem Rost und ohne dass irgend ein Maschinentheil sich warm gelaufen hätte. Dieses ist wohl die grösste Entfernung, die bisher von einer Locomotive in einer Fahrt, ohne Uebernachtung oder längeren Aufenthalt, zurückgelegt wäre. H. T.

Schifffahrt.

Canal zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee von Brunsbüttel nach Neustadt. Aus Holstein, 12. August. Der projectirte Holsteinische Canal, dessen Richtung und Tiefgang von uns in No. 67 S. 666 besprochen worden ist, wird von einer Nordamericanischen Actiengesellschaft ins Leben gerufen werden. Ein Bevollmächtigter, Namens C. Hansen, kam bereits im Jahre 1858 aus Newyork nach Kopenhagen, um die Dänische Regierung für die Verwirklichung des Projectes zu gewinnen. Anfangs sträubte sich dieselbe aus militärischen Gründen, endlich aber hat die Regierung nachgegeben, d. h. wesentlich auf den Einfluss verschiedener, in Kopenhagen stationirter auswärtiger Diplomaten, und jetzt wird der genannte Mr. Hansen die Nivellirungs-Arbeiten leiten. Was die Zweckmässigkeit der Canal-Anlage betrifft, so ist dieselbe von Niemandem in Abrede gestellt worden. Es würde das auch platterdings unmöglich sein, wenn man bedenkt, dass den zwischen der Ostsee und den südlicheren Nordseeküsten segelnden Fahrzeugen durch die Benutzung des projectirten Canals eine Verkürzung des Weges um mindestens 350 Seemeilen dargeboten werden wird. Schon für Dampfschiffe würde diese Kürzung grosse Vortheile mit sich führen; für Segelschiffe muss sich der Zeitgewinn selbstverständlich noch bedeutend höher stellen, und es dürfte in Anbetracht der für die Umschiffung von Scagen nöthigen, kaum denkbaren günstigen Luft- und Meeresströmungen nicht zu viel sein, wenn für solche Fahrzeuge bei der Benutzung des Canals durchschnittlich eine Zeitersparniss von 7—8 Tagen in Aussicht gestellt wird. Was aber noch mehr als die verlorene Zeit dem projectirten Canal das Wort redet, ist die Gefahr für Schiff, Ladung und Menschenleben, welche bei Benutzung des Canals umgangen wird. Nach den amtlichen Dänischen Listen kommen bei Umschiffung der Cimbrischen Halbinsel jährlich durchschnittlich 100 Strandungen vor. Nimmt man nun die Tragfähigkeit des einzelnen Schiffes nur zu 50 Commerzlasten an und schätzt man den Schiffswerth nur zu 200 Thlr. Preussisch pr. Last, so würde das schon einen Jahresverlust von einer Million Thlr. Preussisch ergeben. Den Werth der verlorenen Ladungen wird man sicher eben so hoch veranschlagen können und die auf der Fahrt um Scagen und durch das Kattegat an den Küsten von Schweden

und Norwegen vorkommenden Strandungen können zu wenigstens 50 Procent der Dänischen Schiffbrüche angesetzt werden, so dass also das Minimum des bei Umschiffung der Cimbrischen Halbinsel jährlich verloren gehenden Eigenthums auf 3 Millionen Thaler veranschlagt werden kann. Die jährlichen Verluste würden also einen Capitalwerth von 75 Millionen Thaler repräsentiren, diese Summe aber würde die Baukosten des projectirten Canals um das Vierfache überragen. Der Bauplan weist nämlich nur einen Kosten-Aufwand von reichlich 18 Millionen Thaler Preussisch aus.

Volkswirthschaftliches.

Der Staat und sein Verhältniss zu den Eisenbahnen. Aus dem Preuss. Abgeordnetenhause. Wir theilen hier, uns bei dieser Frage rein an das Thatsächliche haltend, aus einem neulichen Antrage folgende Hauptpuncte mit. Derselbe ging dahin: Das Haus wolle beschliessen: I. Der eigene Bau oder Ankauf von Eisenbahnen durch die Staats-Regierung und der Betrieb derselben auf eigene Rechnung durch den Staat als Princip ist unverträglich mit den Grundsätzen einer richtigen Volkswirthschaft und bedenklich für die unbeschränkte Ausübung der staatsbürgerlichen Rechte des Einzelnen. Das Haus erwartet deshalb, dass die Staats-Regierung den eigenen Bau und Betrieb von Eisenbahnen künftig nur noch da für zulässig erachten wird, wo eine Ausnahme durch die besonderen Umstände des einzelnen Falles vollständig gerechtfertigt ist. II. Aus gleichen Gründen kann der Betrieb und die Verwaltung von Privatbahnen durch den Staat auf Rechnung von Privat-Gesellschaften im Princip nicht gebilligt werden. Das Haus erwartet, dass die Staats-Regierung diesem Princip keine weitere Folge geben und dafür sorgen wird, dass dergleichen Verhältnisse, soweit nicht unlösbare Verbindlichkeiten entgegenstehen, wieder aufgehoben werden und die Verwaltung der Bahnen an die Privat-Gesellschaften zurückgegeben wird. III. Es erscheint geboten, dass die Hemmnisse beseitigt werden, welche die bisherige Gesetzgebung und Verwaltung der Privat-Industrie bei der Erbauung und dem Betriebe von Eisenbahnen entgegenstellt, insbesondere, dass die Bedingungen, unter welchen die Concessionen zum Bau der Eisenbahnen oder die Gewährung einer Zinsgarantie den Gesellschaften bewilligt werden, nicht so drückend gestellt werden, dass das Capital von der Betheiligung daran zurückgeschreckt wird. IV. In Beziehung auf die unter 1—3 erwähnten Puncte, ferner in Beziehung auf die Frage der Expropriation, der Controle des Eisenbahnwesens, des Verhältnisses zur Postverwaltung und anderer Puncte mehr, enthält das Gesetz vom 3. November 1838 theils unzureichende, theils schwankende, theils veraltete Bestimmungen. Eine Revision desselben ist daher geboten, und das Haus erwartet, dass die Staats-Regierung die Initiative hierin baldigst ergreifen werde. V. Die Feststellung der Tarife für Personen- und Güter-Beförderung auf den Staatsbahnen in den Grundzügen steht den gesetzgebenden Gewalten zu, womit indess nicht gehindert werden soll, dass der Verwaltung eine freie Bewegung innerhalb gewisser Schranken bleibe. Das Haus erwartet, die Regierung werde einen dem entsprechenden Gesetzentwurf den beiden Häusern des Landtags zur geeigneten Zeit vorlegen. VI. Das Haus erwartet, dass die Regierung bis dahin fortfahren werde, die Tarifsätze für Personen und Güter bei den Staatsbahnen zu ermässigen und insbesondere dem sogen. Pfennigtarif eine ausgedehntere Anwendung zu geben, wo die besonderen Verhältnisse einzelner Landestheile oder wichtiger Industriezweige diese Hülfe erfordern.

Der Finanzminister nahm bei Gelegenheit der Discussion über die Schlesische Gebirgsbahn das Wort, um sich über seine Eisenbahn-Verwaltungs-Principien zu äussern. Er beginnt mit der Erklärung, dass auch er den Bau von Staatsbahnen nur unter den in der Resolution angeführten Bedingungen für zweckmässig halte. Was die Staatsbahnen betreffe, so habe er sie zum Theil bereits bei Antritt seiner Verwaltung, als im Bau begriffene Privatbahnen vorgefunden; aus verschiedenen Gründen sei ihre Uebernahme durch den Staat nothwendig geworden. Aehnlich verhalte es sich mit den Privatbahnen, welche der Staat nur verwalte. Auch in Bezug auf den Bau und den Betrieb sei überall nach den Grundsätzen der Resolution verfahren worden; stets habe man den Tarif ermässigt und den Verkehr befördert. Namentlich sei dies bei den Staatsbahnen der Fall, weniger bei den Privatbahnen, wo der Staat nur einwirken könne. Was den dritten Theil der Resolution betreffe, so hege er auch den Wunsch, dass es gelingen möge, durch Gesetze, wie durch Verwaltungsmassregeln den Privatbau zu fördern. Indessen zeige das Beispiel aller anderen Staaten, dass der Privatbau nicht ohne Garantie möglich erscheine. Den Privatbau habe man in Preussen von Regierungswegen nie gehindert, namentlich sei es nicht durch die oft angegriffenen Erneuerungsfonds geschehen, welche sich als sehr nothwendig und nützlich erwiesen hätten. Alle Gerichte, selbst das höchste, hätten die Legalität des Verfahrens der Regierung anerkannt und entschieden, dass die Regierung nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet sei, auf solche Erneuerungsfonds zu halten. Wolle das Haus auf eine Revision der Eisenbahngesetzgebung eingehen, so müssten doch die Erneuerungsfonds bestehen bleiben. Die Staatsregierung sei nie monopolistisch verfahren und habe namentlich im Interesse des Publicums auf die Ermässigung des Tarifs stets hingewirkt. Nirgends seien die Tarife so niedrig, als in Preussen, und doch nirgends die Betriebs-Ergebnisse so günstig. Die durchschnittliche Reineinnahme aller Preussischen Bahnen betrage 5½ Procent. Bau und Betriebsmittel seien im besten Stande und namentlich der Oberbau anerkannt besser als z. B. in England. Alle Bahnen und alle Landestheile seien stets gleich und gerecht behandelt worden. Es zeige sich das grösste Verlangen nach Eisenbahnen; wolle man alle vorgeschlagenen Bahnen bauen, so brauche man etwa 350 Millionen. Die Regierung werde Privat-Concessionen nie vorenthalten und habe sie früher nur aus militärischen Gründen versagt, und eine Zeit lang mit Rücksicht auf den Geldmarkt verschieben müssen; es würden, wo es erforderlich sei, auch Staatsgarantien bewilligt werden, nur müsse der Zinsfuss niedriger sein, als der landesübliche. Für die Schlesische Bahn habe man unter diesen Bedingungen keine Gesellschaft finden können, so dass der Staatsbau nothwendig geworden sei, dagegen sei es für die Halle-Nordhausen-Casseler Bahn gelungen. Die Regierung werde stets gern zum Privatbau die Hand bieten und das hohe Haus könne sich gewiss mit ihrem bisherigen Verfahren einverstanden erklären.

Literatur.

♂ **„Studien über Deutsche und Englische Brieftaxen."** Eine Erwiederung an die Deutsche Vierteljahrsschrift von J. Holzamer, Postsecretär. Darmstadt, im Selbstverlage des Verfassers. Preis 36 kr. 94 Seiten.

Der Verfasser hat sich in einer Flugschrift gegen den von der Cölner Handels-Innung im Jahre 1861 gestellten Antrag auf Einführung einer einzigen Brieftaxe von 1 Sgr. für Gesammtdeutschland erklärt (vgl. die Anzeige in Nr. 10 dieser Zeitung vom Jahre 1861 S. 144), wogegen die Cotte'sche Deutsche Vierteljahrschrift, Nr. 96 vom vorigen Jahre, die einstufige Brieftaxe vertheidigt, wie in Nr. 6 dieser Zeitung von 1862 S. 48 ausgeführt wurde. Da die Redaction der genannten Zeitschrift die Aufnahme einer Entgegnung Holzamer's abgelehnt hat, erwiedert Letzterer in der oben bezeichneten Schrift: Es zerfällt dieselbe in zwei Haupttheile, deren erster (S. 1 bis 38) das Englische Postwesen, die in Grossbritanien bezüglich der Postreform, insbesondere seit Einführung der Pennypost gemachten Erfahrungen behandelt. Im zweiten Theile (S. 38 bis 94) sucht der Verfasser seine Ansicht von der Verwerflichkeit einer einzigen Brieftaxe gegen die Angriffe zu vertheidigen. Holzamer verwahrt sich gegen die Annahme, als vertrete er die finanzwirthschaftliche Richtung der Post und vindicirt für sich den volkswirthschaftlichen Standpunct. Er wiederholt die von Dr. Kompe in der Abhandlung über das Deutsche Handelsgesetzbuch und das Transportrecht an die Spitze gestellte Behauptung, dass die erste Aufgabe und der Hauptzweck der Posten in der Beförderung des gemeinen Besten, der Commerzien und Gewerbe, der Bequemlichkeit des Publicums, mit einem Worte, der Civilisation und Cultur bestehe, und dass die übrigen Zwecke hiergegen als Nebenzwecke erscheinen, und fügt als Erforderniss dieses obersten Grundsatzes das Verlangen hinzu, es müssten die Taxen zugleich so normirt sein, dass die Ausgaben nicht allein aus den Porto-Einnahmen gedeckt werden, sondern noch ein mässiger Gewinn erzielt wird, damit man stets die Mittel zur Verfügung habe, nothwendige, im Interesse des Verkehrs liegende Aenderungen sofort ins Leben zu rufen (S. 41).

Die Stellung der Post in unserem modernen Staatsleben ist eine wesentlich andere, als in früheren Jahrhunderten. Ohne Zweifel wiegt die fiscalische Seite der Post noch zu sehr vor, und ist diese Anschauung namentlich in den Kreisen der Büreaukratie herrschend, während die Bedürfnisse der Zeit darnach drängen, die Post wesentlich als Verkehrs-Anstalt zu behandeln und dabei den volkswirthschaftlichen Gesichtspunct hervorzukehren. Aus diesem im Gange befindlichen Processe entspringt auch der Kampf um die Portotaxen. Dass der Sieg den Vertretern der volkswirthschaftlichen Richtung zufällt, liegt schon jetzt klar zu Tage — in mehreren Deutschen und Ausserdeutschen Staaten ist die Brieftaxe herabgesetzt, zum Theil auf eine einzige Stufe; Preussen beabsichtigt, die Einführung einer zweistufigen Vereinstaxe von 1 und 2 Sgr. bei der Postconferenz zu beantragen; Preussen hebt die lästige Bestellgebühr auf. Alle Deutsche Posten haben seit Jahren sehr erhebliche Ueberschüsse aus dem Briefpostbetriebe, so dass selbst eine bedeutende Ermässigung des Briefportos immer noch beträchtliche Reineinnahmen und genügende Ueberschüsse zur Bestreitung der Kosten von umfassenderen Reformen liefern wird.

In den Streit wird auch die Taxis'sche Postgerechtsame hineingezogen (S. 75 f.). Die Cotte'sche Vierteljahrsschrift erblickt im Fortbestande der Taxis'schen Posten einen Hemmschuh bei Einführung einer jeden Verbesserung, wogegen Holzamer für den Fortbestand plaidirt. Kein Unbefangener wird es dem Taxis'schen Fürstenhause verargen, wenn letzteres bei dem Postbetriebe zunächst und vor allen Dingen wesentlich sein Sonderinteresse, also den Geschäftsgewinn ins Auge fasst. Wem das unbequem ist, richte seine Beschwerde an die Adresse des Fürsten-Congresses vom Jahre 1814 und die daraus hervorgegangene Bundes-Acte. Uebrigens gehen bei einem rationellen Betriebe die Interessen des Verkehrs und des Fürsten Taxis Hand in Hand — Verkehrs-Erleichterungen schaffen Verkehr und damit Rente. Ob volkswirthschaftliche Einsicht und staatsmännische Klugheit in dieser Beziehung in grösserem Masse bei den Staats- oder den Taxis'schen Posten vorhanden sind, ist in den genannten Schriften nicht untersucht worden.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Vom 1. October cr. ab tritt auf unserer Bahn ein neuer Tarif in Kraft, von welchem Exemplare zum Preise von $2^1/_2$ Sgr. pro Stück bei den Expeditionen verkäuflich sind.

Breslau, den 17. August 1862.

Directorium.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.*

Vom **15. August 1862** an treten hinsichtlich der Berechnung der lagerzinsfreien Zeit für Reisegepäck, Eilgut und Frachtsendungen dann für die Behandlung des Erstern in Hinsicht des Freigewichtes neue Bestimmungen in Geltung, welche aus den auf allen Stationen affigirten Kundmachungen zu ersehen sind.

Teplitz am 1. August 1862.

Die Direction.

* Verspätet eingegangen.

Thüringische Eisenbahn.

Um den Besuch des Thüringer Waldes allgemein möglichst zu erleichtern, werden vom 23. d. M. ab bis incl. 27 September cr. auf den Stationen Leipzig und Markranstedt Personenbillets für die 2. und 3. Wagenclasse zu den gewöhnlichen Sonntags-Preisen nach Gotha, Fröttstedt, Wertha und Eisenach ausgegeben werden, welche mit einer Gültigkeit von 8 Tagen auch für die Rücktour gelten.

Die Ausgabe dieser Billets findet **nur an jedem Sonnabend** vor 1 Uhr Mittags Statt. Reisegepäck wird auf dieselben nicht expedirt. Die Billets berechtigen **für die Hinfahrt** am Sonnabend zur Benutzung des Personenzuges No. V. des Fahrplanes, mit welchem die Passagiere

von Leipzig Nachmittags 1 Uhr 40 Minuten,
„ Markranstedt Nachmittags 2 Uhr 3 Minuten

und am Sonntage zur Benutzung des Personenzuges No. II des Fahrplanes, mit welchem die Passagiere

von Leipzig Morgens 5 Uhr,
von Markranstedt Morgens 5 Uhr 20 Minuten

nach Gotha etc. abfahren. **Für die Rücktour** können bis incl. den nächstfolgenden Sonnabend alle fahrplanmässigen Züge mit Ausnahme der Schnellzüge gewählt werden.

Unsere frühere Bakanntmachung, nach welcher an jedem Sonnabend Billets nach Eisenach mit 3tägiger Gültigkeit für Hin- und Rücktour ausgegeben wurden, wird hierdurch vom 23. d. M. ab aufgehoben.

Erfurt, den 14. August 1862.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von **100 Stück Gussstahl-Radreifen** für Locomotiven und Tender soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die desfallsigen Lieferungs-Bedingungen liegen im Büreau der Werkstatts-Verwaltung der Westfälischen Eisenbahn zu Paderborn zur Einsicht offen und können auch von dort, gegen Erstattung der Copialien, mitgetheilt werden.

Offerten sind portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Radreifen“

bis zum **5. September cr. Vormittags 10 Uhr**

an die vorerwähnte Verwaltung einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 8. August 1862.

Königliche Direction.

Bekanntmachung,

Vom 20. d. Mts ab findet directe Personen- und Gepäck-Expedition von **Berlin** nach **Rüdesheim**, **Oberlahnstein** und Bad **Ems**, sowohl auf der Route via **Halle-Guntershausen**, als auch auf der Route via **Kreiensen** und **Cassel** statt. Es werden für diesen Verkehr Billets zur I. und II. Classe, gültig für alle fahrplanmässigen Züge, ausgegeben werden.

Berlin und Potsdam, den 15. August 1862.

Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.
Das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenb.-Ges.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 31. Juli 1862.

A. Fehlende:

3 leere Schlagfässer v. Bautzen, fehlen in Bischofswerda seit April 1862.
Ga. 1 Korb Kirschen von Fischbach, fehlt in Zittau.

B. Ueberzählige:

R 54. 1 Ballot Garn (145 Pfd.) von Zittau, lagert in Dresden seit October 1859.
M. Liebrecht, Görlitz, 11. 2. 2 Ballen Säcke. lagern in Dresden.
S E 3182 1 Kiste Glaswaaren (25 Pfd.) lag. in Dresden seit 3. Jan. 1860.
K. 2 gusseiserne Rädchen, von Bautzen, lagern in Bischofswerda seit November 1861.
1 Stab Reifeisen, von Bautzen, lagert in Bischofswerda seit November 1861.
1 gusseiserne Falzplatte, von Bautzen, lagert in Bischofswerda seit November 1861.
1 Fass Rohzucker (110 Pfd.) lagert in Bautzen.
1 Fass Fettschmiere (280 Pfd.), lagert in Bautzen.
Adr. 1 Koffer Effecten (38 Pfd.) von Görlitz, lagert in Löbau.
H M L R & L 161. 1 Kiste Flaschen (15 Pfd.) von Bautzen, lagert in Löbau.
E U 12392. 1 leeres Bierfass mit eisernen Reifen, von Görlitz, lagert in Zittau.
H W 246. 1 Kiste Glaswaaren (67 Pfd.) lagert in Reichenberg seit Ende December 1861.
E & M 301. 1 Kiste halbrohe Leinwand (92 Pfd.), lag. in Reichenberg.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Pro Monat Juli 1862 sind weder überzählige noch fehlende Güter aufzuführen.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Kgl. Saarbrücker Eisenbahn Saarbrücken u. Trierer-Bahn

Juli 1862:	f. Pers.	f. Güter	f. Kohlen.	Extraord.	Summe	bis ult. Juli 1862:
Thlr.	17,500	19,977	41,162	16,215	94,854	629,362

bis ultimo Juli 1861: 538,359, daher 1862: + 91,003

Rhein-Nahe B.	20,700	30,088	2,002	52,790	289,704

bis ultimo Juli 1861: 258,578, daher 1862: + 31,126

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Juli 1862:	für Pers.	für Güter	extraord.	Summa	bis ult. Juli:
Thlr.	86,000	124,000	5,000	215,500	1,400,000

Also im Jahre 1862: + 7,000 Thlr. 1861: 213,285 1,381,085

Wilhelms-Bahn.

Juli	für Pers.	f. Güter, Vieh etc.	Extraord.	Summa:
1862: Thlr.	8,500	32,698	6,904	48,102
„ 1861:	8,008	26,258	4,279	38,545

Bis ult. Juli 1862: + 50,211 Thlr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Einnahmen für	Pers.	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. Juli:
Juli 1862:	84,203 fl.	72,797 fl.	5,113 fl.	162,113 fl.	974,012 fl.
„ 1861:	81,050 fl.	55,964 fl.	3,100 fl.	140,114 fl.	792,240 fl.
Differenz:	+ 3,153 fl.	+ 16,833 fl.	+ 2013 fl.	+ 21,999 fl.	+ 181,772 fl.

Berlin-Potsdam Magdeburger Eisenbahn. Juli 1862:

für Pers.	Ertraord.	für Güter	Summa:	1861:	Differenz 1862:
Thlr. 87,970	2,862	78,044	168,877	147,987	+ 20,889

Homburger Eisenbahn. Juli 1862:

für Pers.	für Güter	Extraord.	Summa	1861:
29,232 fl. 1 kr.	2,224 fl. 20 kr.	1,109 fl. 38 kr.	32,565 fl. 59 kr.	28,020 fl. 26 kr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

N° 69. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 27. August 1862.

Inhalt: **Die Tharandt-Freiberger Staats-Eisenbahn.** — **Die Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten**, ein Rückblick vom Jahre 1851/52 bis zum Jahre 1859/60. — Eisenbahnen: Projecte und Bau: Eisenhahn-Project Danzig (Marienburg)-Warschau. Eisenbahn-Project Neidenburg-Güldenboden. Illerbahn. — b. Eisenbahn-Betrieb: Personalnachricht. Preussische Eisenbahnen, Juli-Einnahmen. Pfälzische Ludwigsbahn, Conversion. Brünn-Rossitzer Eisenbahn, Eröffnung der Station Strelitz für den Personenverkehr. Theiss-u. Buschtéhrader Eisenbahn. Kaiserin Elisabeth-Westbahn, Anschlüsse an die Nord-Süd- und Staatsbahnzüge. Oesterreichische Staatsbahn, Verfahren bei unrichtigen Angaben in den Frachtbriefen. — Ausland: Czernawoda-Kustendje Eisenbahn. Russland, Moskau-Nischni-Novgorod. Frankreich, Eisenbahn von Grand-Parc nach Rouen. Algier-Blidah, Eröffnung. Indische Eisenbahnen. Telegraphenwesen: Neue Station zu Hettstädt. Ueberlandtelegraph von England über Vorderasien nach Indien. Transatlantischer Telegraph. — Schifffahrt: Die schiffbaren Wasserstrassen Preussens. — Volkswirthschaftliches: Zur Elbzollfrage, Errichtung einer einzigen Hebestelle. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Kgl. Westfälische Eisenbahn**, ermässigter Tarif für Roheisen-Transporte. — **Fehlende etc. Güter** der Kgl. Preuss. Ostbahn. **Einnahmen** der Hannoverschen Staatsbahnen, Holsteinischen Eisenbahnen etc. — II. Privat-Anzeigen.

Die Tharandt-Freiberger Staats-Eisenbahn.

Die am 11. d. M. — der anfänglich zur Eröffnung bestimmte Termin, 1. August, hat leider nicht eingehalten werden können — in Betrieb gesetzte, Sächsische Staatseisenbahn von Tharandt nach Freiberg ist zwar nur kurz, aber wegen ihrer bedeutenden baulichen Schwierigkeiten eine der interessantesten in Sachsen.

Ihre Länge beträgt 46651 Sächs. Ellen, oder $3_{,523}$ Sächs. Meilen, fast 24 Procent mehr, als die Entfernung beider Endpuncte auf der Chaussee, welche nach der neuesten Vermessung $2_{,85}$ Meilen beträgt.

Ausser den Endbahnhöfen bei Tharandt und Freiberg — letzterer 1100 Ellen lang und im Maximum 237 Ellen breit — kommen noch folgende Stationen und Haltepuncte vor: Höckendorf, Klingenberg-Colmnitz (Bahnhof 400 Ellen lang), Bobritzsch und Hilbersdorf nebst einem Producten- und Kohlenbahnhof bei den Muldner Hütten unweit Hilbersdorf. Die Bahn läuft von Tharandt aus im Thale der wilden Weisseritz hin bis zur Edeln Krone, unweit Höckendorf, dann durch das Seerenbachthal, lässt die Dörfer Gross-Dorfhain, Klingenberg, Colmnitz und Niederbobritzsch (resp. deren Kirchen) links, das Dorf Hilbersdorf rechts, überschreitet in der Nähe des letztern das tief eingeschnittene Thal der Freiberger Mulde, späterhin das Münzbachthal und mündet auf der südwestlichen Seite der Stadt Freiberg.

Der Bau der Bahn hat 3 Jahre — vom Herbst 1859 an — in Anspruch genommen und ist, unter Leitung des Directionsrathes Opelt, welcher als Königlicher Commissar fungirte, und des Oberingenieurs Kell, von den Sectionsingenieuren Mothes, Richard und Curth ausgeführt worden.

Nicht weit vom Ursprunge des Seerenbaches erreicht die Bahnlinie in 1163 Fuss Höhe über dem Elbnullpuncte bei Dresden (802 Fuss über dem Bahnhofe bei Tharandt) ihren höchsten Punct. In der Richtung von Tharandt bis Freiberg steigt die Bahn im Ganzen 882 Fuss und fällt $162^1/_2$ Fuss (so dass der Endpunct bei Freiberg $719^1/_2$ Fuss höher als der Anfangspunct liegt), und zwar steigt sie bis zur Wasserscheide bei Colmnitz auf 41,419 Fuss um 802 Fuss (durchschnittliches Steigungsverhältniss 1 : $51_{,6}$), fällt von da bis zur Mulde auf 39156 Fuss um $162^1/_2$ Fuss (durchschnittlich 1 : 243) und steigt dann wieder um 80 Fuss auf 12,728 Fuss (durchschnittlich 1 : 159).

Von der angegebenen Länge liegen $35^3/_4$ Procent horizontal, $46_{,8}$ Procent sind steigend und $17_{,4}$ Procent fallend. Das grösste Steigungsverhältniss ist 1 : 40 und kommt auf einer Gesammtlänge von 27,072 Fuss oder mehr als einer Meile und zwar auf drei Strecken von resp. 5384, 10,448 und 11,240 Fuss Länge vor; ausserdem zweimal die Steigung 1 : 50 und einmal die Steigung 1 : 70. (Von den übrigen Sächsischen Eisenbahnen für Personentransport hat nur die Zweigbahn von Niederschlema bis Schneeberg dieselbe Steigung von 1 : 40, aber nur auf eine viel kleinere Länge von 18,018 Fuss; die schiefe Ebene der Bayer. Staatsbahn von Neuenmarkt bis Marktschorgast steigt gleichfalls mit 1 : 40, aber gleichfalls nur auf $^3/_4$ Meile. Stärker geneigte schiefe Ebenen kommen bekanntlich in Deutschland bei Aachen auf der Rheinischen Bahn (1 : 38 auf 7554 Fuss) und zwischen Düsseldorf und Elberfeld (1 : 30 auf 8644 Fuss, mit Seilbetrieb) vor, die am stärksten geneigte schiefe Ebene des Continents, mit Locomotivenbetrieb, kommt aber auf der Bahn von Turin nach Genua vor; dieselbe steigt auf 34,280 Fuss mit einer durchschnittlichen Steigung von 1 : $34_{,8}$ und einer Maximalsteigung von 1 : $28^1/_2$). Von den 13 horizontalen Strecken der Bahn ist die längste 10,602 Fuss lang.

Hinsichtlich der Richtungsveränderungen in horizontaler Ebene, zerfällt die Bahn in 48 gerade Linien und 48 Bogen oder Curven, welche letzteren fast genau die Hälfte der Bahnlinie ausmachen. Die längste gerade Linie ist 5666 Fuss, der längste Bogen 2760 Fuss lang; der kleinste Krümmungshalbmesser von 800 Fuss kommt nur einmal unweit des Bahnhofes Tharandt auf einer Bogenlänge von 1060 Fuss vor, ausserdem 10mal ein Halbmesser von 1000 Fuss etc. Die ganze Linie enthält etwa 50 Procent gerade Linie; die grösste bei einem Bogen vorkommende Zahl von Graden ist 128.

Die vorkommenden Erdarbeiten waren sehr beträchtlich. Die bewegte Bodenmasse betrug über $54^1/_4$ Millionen Cubikfuss, worunter fast 50 Procent fester Felsen, meist Gneus, zum kleineren Theile Porphyr und Granit. 85mal wechseln Dämme und Einschnitte; der höchste Damm ist 62 Fuss hoch und 1200 Fuss lang (bei der Hüttenstrasse zwischen der Mulde und Freiberg), der tiefste Einschnitt aber $56^1/_2$ Fuss tief (unweit des Tunnels). Dem Cubikinhalte nach steht obenan ein 3200Fuss langer, $51^1/_2$ Fuss hoher Damm von mehr als 9 Millionen Cubikfuss Inhalt (im

Münzbachthale) und ein Einschnitt von 3600 Fuss Länge, 49½ Fuss Tiefe und 6¾ Millionen Cubikfuss Inhalt (am Stangenberge bei Freiberg). Das gesammte expropriirte Areal beträgt etwa 150 Acker, mithin die durchschnittliche Breite des Bahnterrains gegen 111 Fuss.

Unter den zahlreichen Kunstbauten stehen folgende obenan: 1) ein Tunnel durch eine 146 Fuss hohe Felsennase an einer sehr engen Stelle des Weisseritzthales in der Nähe der Berggebäude „Edle Krone" und „Unverhofft Glück;" derselbe ist 450 Fuss lang und musste wegen der ungenügenden Festigkeit des aus Gneus bestehenden Gebirges zum grössten Theil ausgemauert werden; 2) eine gewölbte Brücke über die Freiberger Mulde unweit Hilbersdorf, 692 Fuss lang, 153⅓ Fuss hoch, aus 5 Oeffnungen à 90 Fuss und 3 Oeffnungen à 32 Fuss lichter Weite bestehend; 3) ein gewölbter Viaduct über das Thal des Colmnitzbaches in Niedercolmnitz, 779½ Fuss lang und 80 Fuss hoch, aus 3 Oeffnungen zu 50 Fuss, 4 zu 40 und 3 zu 30 Fuss lichter Weite bestehend; 4) ein gewölbter Viaduct über das Thal der Bobritzsch in Niederbobritzsch, 466 Fuss lang und 46 Fuss hoch, aus 9 Stichbogen von 40 Ellen Spannweite bestehend. Die übrigen Kunstarbeiten in der Bahn und ausserhalb derselben bestehen in einem zweiten kürzeren Tunnel von 104½ Fuss Länge in der Nähe von Freiberg; 29 Brücken (worunter 2 eiserne Gitter- und 4 gewölbte Brücken über die wilde Weisseritz, die längste 199 Fuss lang), 2 Brücken über den Seerenbach, die Durchführungen des Wäschwassergrabens im Münzbachthale, des Münzbaches bei Freiberg selbst und der Hüttenstrasse durch den Bahndamm (resp. 129, 110 und 127 Fuss lang u. s. w.), 112 Schleussen, 9 Futtermauern im Weisseritzthale von zusammen 5084 Fuss Länge (die bedeutendsten sind 940 und 460 Fuss lang und 6,6 Fuss hoch), 23 Böschungs-Abpflasterungen, 23 Röhrenleitungen u. s. w.

Die Schienen sind von der Königin-Marienhütte zu Kainsdorf bei Zwickau geliefert und wiegen für ein Geleise ohne Nebengeleise 32,553 Centner. Die Locomotiven — 6 an der Zahl, nämlich Silberblick, Freudenstein, Granaten,* Himmelfahrt, Edle Krone und Goldne Pforte — hat Richard Hartmann in Chemnitz geliefert. Dieselben haben 6 gekuppelte Räder. Die Personenwagen sind aus der Wagenfabrik von Kramer & Klett in Nürnberg.

Das Administrationsgebäude in Freiberg ist 160 Ellen lang und im Mittelbau 37, in den Flügeln 33 Ellen tief.

* Dies ist der alte Name von Tharandt.

Die Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten.

Ein Rückblick vom Jahre 1851/52 bis zum Jahre 1859/60.

(Fortsetzung aus Nro. 67.)

Etatsjahr 1852/53.

I. Eisenbahn-Betrieb. Das Bayer. Eisenbahnnetz hat im Laufe dieses Jahres eine Erweiterung um 34 Bahnstunden erfahren, und zwar wurden vollendet und dem Betriebe übergeben:

am 3. Novbr.	1852	die Strecke von Hassfurt bis Schweinfurt auf	6 Stunden,
„ 1. Mai	1853	„ „ „ Kempten nach Immenstadt auf	6 „
„ 1. Septbr.	„	„ „ „ Immenstadt nach Stauffen auf	4½ „
„ 26.	„	„ „ unterbrochenen Strecken der Maximiliansbahn von Augsburg bis Dinkelscherben auf	7 „
		und von Burgau bis Neu-Ulm auf	10½ „

Demnach haben am Schlusse des Jahres in Betrieb gestanden:

	Std.	Ges.-Kosten in fl.
1) die Ludw.-Südnordbahn von Staufen bis Hof auf	135	43,840,091
2) die Ludw.-Westbahn von Bamberg bis Schweinfurt auf	14½	4,429,596
3) die Max.-Bahn v. Augsburg bis Neu-Ulm	17½	4,728,647
4) die München-Augsburger Bahn auf	16½	6,396,723
Zusammen	183½ St.	59,395,057

Die Personalkosten für den Betriebsdienst betrugen 533,498 fl., Maschinen waren 115 mit eben so vielen Tendern vorhanden. Das Gesammt-Wageninventar bestand aus 1752 Stück mit 4512 Achsen. Im Ganzen wurden 474,191 Bahnstunden zurückgelegt; Wegstunden von den Maschinen 512,311 und von den Wagen 8,024,217. Die Personenwagen enthielten zusammen 11,266 Plätze. Die Tragfähigkeit der Güter- und Kohlenwagen war 129,640 Ctr. Die Anschaffungskosten betrugen bis daher für Maschinen und Tender 3,220,000 fl., und für die Transportwagen 2,231,780 fl., zusammen 5,451,780 fl. Der Materialverbrauch für Maschinen erforderte 475,574 fl. Personen wurden 1,825,462 befördert, bei einer Einnahme von 1,502,557 fl., Reisegepäck 8,809,462 Pfd. und Einnahme 92,903 fl., Frachtgüter 559,424,558 Zoll-Pfd. und Einnahme 1,971,806 fl. Wirkliche Einnahme hierfür 3,471,958 fl., Gesammt-Einnahme mit allen Gefällen 3,887,031 fl. u. Gesammt-Ausgabe 2,386,809 fl., daher Rein-Einnahme 1,500,222 fl. —

II. Postbetrieb. Für das Personal wurden 437,006 fl. verausgabt und für Unterhaltung der Postverbindungen 1,393,753 fl. Von den K. Posten wurden befördert 17,083,133 Stück Briefe und Dienstescorrespondenzen, 23,824,113 Zeitungs-Exemplare und 206,401 Reisende, wofür zusammen an Postgebühren erhoben wurden 2,190,070 fl. Die Gesammt-Einnahme belief sich auf 2,660,175 fl., die Ausgabe auf 2,458,161 fl., der Rein-Ertrag auf 202,014 fl. —

III. Telegraphen-Anstalt. Das Telegraphen-Netz hat im Jahre 1852/53 eine wesentliche Ausdehnung erfahren; es wurden die Leitungen nicht nur auf $28_{,3}$ Meilen weiter vollendet, sondern noch ferner 6 Meilen in Angriff genommen, so dass mit Schluss des Jahres bereits $201_{,3}$ Meilen Linien mit $252_{,6}$ Meilen Drahtleitung fertig und dem Verkehr übergeben, dann $36_{,7}$ Meilen Linien mit $37_{,9}$ Meilen Drahtleitung in der Anlage begriffen waren. Verwendet waren bis dahin 419,208 fl. Abgefertigt wurden im Ganzen 15,165 Depeschen mit 389,855 W. u. dafür verrechnet 63,634 fl. Wirkliche Einnahme 54,630 fl., Ausgabe 93,934 fl., daher Mehr-Ausgabe 39,304 fl. —

IV. Donau-Main-Canal. Befahren wurde der Canal von zusammen 1983 Schiffen, mit einer Last von 1,590,070 Ctr. Der Personalkosten-Aufwand war 32,758 fl. An Schiffsgebühren wurden erhoben 93,458 fl. Die Total-Einnahme betrug 107,136 fl., die Ausgabe 74,802 fl., sohin Netto-Einnahme 32,334 fl. —

V. Donau-Dampfschifffahrt. Der Besoldungs-Aufwand war 64,037 fl. Die Fahrzeuge blieben dieselben, wie im Vorjahre. Für Brennmaterial etc. für den Schiffsdienst wurden verausgabt 95,455 fl., und für Unterhaltung der Schiffe etc. 39,873 fl. Personen wurden 54,034 befördert und 15,158,959 Pfd. Frachtgüter, wofür 225,803 fl. vereinnahmt wurden. Im Ganzen sind 462 Fahrten gemacht und 46,216 Wasserstunden zurückgelegt worden. Gesammt-Einnahme 231,034 fl., Ausgabe 222,351 fl., Mehr-Einnahme 8683 fl. —

Etatsjahr 1853/54.

I. Eisenbahn-Betrieb. Die Bayer. Staats-Eisenbahnen, welche Ende Septbr. 1853 bereits eine Ausdehnung von 183½ Stunden hatten, haben im Etatsjahre 1853/54 eine Erweiterung um 34 geometr. Stunden erfahren, und zwar wurden dem Betriebe übergeben:

am 12. Octbr.	1853	die Strecke Staufen-Lindau auf	14 Stunden,
„ 1. Mai	1854	die Strecken Burgau-Dinkelscherben u. Neu-Ulm-Ulm	5½ „
„ 24. Juni	„	„ Strecke München-Grosshessellohe	2 „
„ 1. Juli	„	„ „ Schweinfurt-Würzburg	12½ „
		Zusammen	34 Stunden.

Pachtweise gegen Verzinsung wurden in Betrieb genommen:

am 28. Novbr.	1853	die von der Stadtgemeinde Bayreuth gebaute Neumarkt-Bayreuther Bahn auf	5½ Stunden,

und von der durch den Baurath Himbsel unternommenen Pasing-Starnberger Bahn:

am 21. Mai	1854	die Strecke Pasing-Planegg auf	2 „
„ 16. Juli	„	„ „ Planegg-Gauting auf	1¼ „
„ 16. Septbr.	„	„ „ Gauting-Mühlthal	1¼ „
		zusammen auf	10 Stunden.

Es haben demnach im Betriebe gestanden am Schlusse des Jahres 1853/54:

	Std.	Anlagekosten.
1) die Ludw.-Südnordbahn von Lindau bis Hof auf eine Länge von	149	52,011,511 fl.,
2) die Ludw.-Westbahn von Bamberg bis Würzburg auf eine Länge von	27	20,423,305 „
3) die Maxim.-Bahn I. Abtheil. von Augsburg bis Ulm auf eine Länge von	23	6,724,034 „
4) die Maxim.-Bahn II. Abtheil. von München bis Augsburg auf eine Länge von	16½	6,396,723 „
5) die Maxim.-Bahn III. Abtheil. von München bis Grosshessellohe auf eine Länge von	2	490,200 „
6) die Zweigbahn Neuenmarkt-Bayreuth auf eine Länge von	5½	—
7) die Zweigbahn Pasing-Starnberg auf eine Länge von	4½	—
im Ganzen	227½ St.	86,045,773 fl.

Vorhanden waren 151 Maschinen mit eben so vielen Tendern. Das Gesammtwagen-Inventar belief sich auf 2559 Stück mit 6696 Achsen. Die Personenwagen hatten 14,682 Plätze. Die Tragfähigkeit der Güter- und Kohlenwagen betrug 178,135 Zoll-Ctr. Die Anschaffungskosten des ganzen Fahrmaterials waren incl. 4,097,698 fl. für Maschinen = 7,142,995 fl. Nutzstunden wurden im Ganzen 684,816 zurückgelegt, und von sämmtlichen Wagen 10,697,565 Stunden. Der

Gesammtmaterialverbrauch der Maschinen war 711,434 fl., und der Gesammtaufwand für die Werkstätten zur Reparatur des Transportmaterials und Vorrichtungen des Bahndienstes 485,870 fl.; auf die Unterhaltung der Bahn kommen 891,871 fl. Für 2,108,295 Reisende wurden vereinnahmt 1,917,221 fl., für 10,203,545 Zoll-Pfd. Reisegepäck: 119,554 fl., für 105,515 Stück Thiere 60,004 fl. und für 800,637,421 Zoll-Pfd. Güter 2,427,576 fl. Die Brutto-Einnahme betrug 5,371,073 fl., die Ausgabe 3,635,402 fl., daher der Netto-Ertrag 1,735,671 fl. —

II. Post-Anstalt. Der Personal-Aufwand belief sich in diesem Jahre auf 448,071 fl., und der Gesammt-Aufwand für den eigentlichen Postbetrieb 1,337,389 fl. Befördert wurden 19,717,064 Stück Briefe, darunter 3,312,566 Stück dienstliche Sendungen, Frachtstücke 11,435,654 Zoll-Pfd., darunter 8,786,639 zahlbar, Zeitungen 25,550.047 Stück, Eilwagenreisende 194,313. Die Reineinahme für Briefe betrug 953,418 fl., für Frachtstücke 551,161 fl., für Reisende und Gepäck 547,297 fl., und die Gesammteinnahme 2,726,030 fl., die Ausgabe 2,533,962 fl., der Reinertrag 192,068 fl.

III. Telegraphen-Anstalt. In diesem Etatsjahre wurden zur Vervollständigung des Telegraphen-Netzes $32_{,2}$ Meilen Linien und hiervon auf $10_{,2}$ Meilen doppelte Drahtleitung hergestellt, so dass zu Ende des Jahres $233_{,5}$ Meilen Linien mit 295 Meilen Drahtleitung vollendet und dem Betrieb übergeben waren. Die Verbindung mit der Pfalz und der Anschluss an Frankreich wurde bewirkt, und die Stationen Frankfurt a./M., Mainz und Strassburg wurden eröffnet. Im Ganzen wurden 7 Stationen errichtet und 10 Apparate aufgestellt; sohin Gesammtzahl der Stationen 29 mit 45 Apparaten. Die Anlagekosten waren bis dahin 447,738 fl. und der Besoldungs-Aufwand 66,806 fl. Von den 29 Stationen wurden 61,117 Stück Depeschen befördert und dafür wirklich erhoben 108,122 fl. Die Gesammtausgaben betrugen 148,621 fl., die Einnahmen 110,350 fl., daher Mehrausgabe 38,271 fl. —

IV. Donau-Main-Canal. Auf Ergänzungsbauten wurden in diesem Jahre verwendet 140,860 fl., so dass der ganze Bau-Aufwand bis dahin 15,891,693 fl. betrug; an der Baudotationssumme von 16,145,613 fl. blieben also noch verfügbar 253,920 fl. Die Verwaltung kostete 47,371 fl. Den Canal haben 3534 Schiffe mit einer Last von 2,511,821 Ctr. befahren, wofür 130,706 fl. erhoben wurden. Die Gesammteinnahme war 148,848 fl., die Ausgabe 99,236 fl., der Reinertrag 49,612 fl.

V. Donau-Dampfschifffahrt. Der Personal-Aufwand erforderte 70,982 fl. Fahrten fanden 535 statt, wobei 53,528 Wasserstunden befahren, die in 18,126 Zeitstunden zurückgelegt wurden. Das Schiffs-Inventar bestand neben 10 Schleppkähnen, aus 11 Personenbooten und 3 Remorqueuren, wofür an Beheizungs- und Schmiermaterial etc. 135,841 fl. verausgabt wurden. Befördert wurden 53,864 Personen, 207,315 Zoll-Pfd. Reisegepäck und 414,756 Zoll-Ctr. Frachtgüter. Wirklicher Ertrag hierfür 318,370 fl. Die Gesammteinnahme jedoch belief sich auf 330,613 fl., die Ausgabe auf 258,948 fl. und der Reinertrag auf 71,665 fl.

Etatsjahr 1854/55.

I. Eisenbahn-Betrieb. Mit dem Beginn dieses Etatsjahres wurde die bisher unvollendete $24^1/_2$ Stunden lange Strecke der Westbahn von Würzburg nach Aschaffenburg dem Betriebe übergeben. Die Gesammtlänge der auf Staatskosten gebauten Eisenbahnen betrug jetzt $249_{,92}$ Stunden; hiervon waren an andere Verwaltungen $7_{,58}$ Stunden verpachtet. In Staatsregie standen $242_{,34}$ Stunden mit einem Gesammt-Anlagecapital von 91,406,488 fl. Hierzu kommen noch die gepachteten Bahnen Bayreuth-Neumarkt und Pasing-Starnberg mit $11_{,22}$ Stunden Länge, also zusammen $253_{,56}$ Stunden. Für die gepachteten Bahnen wird ein Pachtgeld von 55,000 fl. und 45,000 fl. gezahlt, welche Vergütung dem 5 resp. $4^1/_2$ procentigen Zinse eines Anlagecapitals von 1,100,000 fl. und 1,000,000 fl. entspricht. Die Kosten des Personals im Verwaltungs- und Betriebsdienste betrugen 838,334 fl. Das gesammte Wagen-Inventar bestand aus 3495 Wagen mit 9062 Achsen. Die 464 Personenwagen enthielten zusammen 16,380 Plätze. Die Tragfähigkeit der Güter- und Materialtransport-Wagen hielt 288,435 Zoll-Ctr. Auf die Anschaffung des Transportmaterials wurden im Ganzen 10,679,196 fl. verwendet, darunter 4,862,000 fl. für Maschinen und Tender.

Wegstunden wurden 824,733 zurückgelegt; von den Maschinen und sämmtlichen Wagen aber 13.940,615 Stunden, und Achsenstunden von den Maschinen 43,204,803. Zum Betrieb der Maschinen waren erforderlich an Holz, Kohlen etc. 1,062,830 fl. Der Aufwand in den eigenen Werkstätten auf Material und Arbeitslöhne war 640,806 fl. und die Unterhaltung der Bahn erforderte 483,221 fl. Der Verkehr ist aus nachstehenden Zahlen ersichtlich: 2,368,838 Personen und Ertrag hierfür 2,345,126 fl. 12,323,961 Zoll-Pfd. Reisegepäck mit 151,078 fl. Ertrag, 126,328 Stück Thiere und 67,366 fl. Ertrag, 904,961,143 Zoll-Pfd. Frachtgüter und 3,278,840 fl. Ertrag. Brutto-Einnahme 6,685,710 fl., Ausgabe 4,685,244 fl., daher Netto-Ertrag 2,000,466 fl.

In dem Güterfrachttarife trat mit dem 1. Juli 1855 eine wesentliche Aenderung ein; die früher bestandenen 3 Classen, nämlich I. Cl. à $1^1/_3$, II. Cl. à $^3/_4$, III. Cl. à $^1/_2$ kr. pr. Zoll-Ctr. und Bahnstunde, sowie die Ermässigungen für ganze Wagenladungen wurden aufgehoben und dagegen pr. Bahnstunde und Zoll-Ctr. ein Frachtsatz von $^3/_4$ kr. für Güter I. Cl., $^1/_2$ kr. für Güter II. Cl., $1^1/_8$ kr. für Eilgüter mit 3 kr. fixem Zuschlag pr. Ctr. für sämmtliche Classen normirt, endlich für Güter III. Cl. der doppelte Frachtsatz I. Cl. beziehungsweise der Eiltaxe festgesetzt; nächst dieser besteht noch eine ermässigte Taxe von $^1/_4$ kr. auf die Stunde und den Zoll-Ctr. für ganze Wagenladungen von Brenn- und Baumaterialien, von Roherzen, Roheisen u. dergl. Die Güter der I. Cl. können, wenn man sie benennen will, als Handels- und Kaufmannsgüter, die der II. Cl. als Rohproducte bezeichnet werden. Für grössere und kleinere Fahrzeuge (als Chaisen und Feuerspritzen) wurde eine Taxe von 54 und 36 kr., für Locomotiven und Tender eine Taxe von 1 fl. 40 kr. und 40 kr. pr. Bahnstunde, endlich für Eisenbahnwagen eine solche von 10 kr. pr. Achse und Bahnstunde normirt.

II. Post-Anstalt. Der Personal-Aufwand betrug 454,090 fl. Zur Vermittelung des Correspondenz- und Postverkehrs wurden Course von zusammen 2460 geom. Stunden unterhalten. Die Postverbindungen waren tägliche, auf den Hauptrouten zweimalige. Die Ausgabe für den Unterhalt dieser Verbindungen an Pferde- und Gespanngeldern etc. betrug 925,895 fl.; ferner die eigentlichen Postbetriebskosten, Unterhaltung und Ergänzung des Wagen-Inventars etc 1,140,633 fl. Befördert wurden 19,968,038 Stück Briefe, worunter 2,875,012 dienstliche Correspondenzen, zu 969,348 fl., 115,990 Eilwagenreisende mit Gepäck zu 373,414 fl., 3,959,382 Frachtstücke mit 11,435,654 Zoll-Pfd. zu 633,855 fl., 27,969,942 Zeitungs-Exemplare zu 104,681 fl., zusammen 2,081,298 fl. wirkliche Erhebungen. Mit sämmtlichen Anfällen betrug die Gesammt-Einnahme 2,684,592 fl., die Ausgabe 2,380,576 fl. und der Netto-Ertrag 304,016 fl. — Vom 1. April 1855 angefangen wurde die Personentaxe bei den Eilwagen von 12 auf 16 kr. pr. Stunde und jene bei den Separat-Eilwagen von 18 auf 24 kr. erhöht, ferner der Vereins-Frachtstücktarif für den Verkehr im Innern vom 1. Juli 1855 dahin modificirt, dass nunmehr für Sendungen bis zu 1 Pfd. 6 kr., und über 1 Pfd. 12 kr. als niedrigste Gebühr zur Erhebung kommen.

III. Telegraphen-Anstalt. In diesem Jahre wurden weitere $29_{,8}$ Meilen Linien mit $30_{,8}$ Meilen Drahtleitung hergestellt, dagegen $3_{,6}$ Meilen Länge aufgehoben, so dass am Ende des Jahres $259_{,7}$ Meilen Linien mit $322_{,2}$ Meilen Drahtleitung bestanden. Im Laufe des Jahres wurden 3 Stationen im Auslande, nämlich Strassburg, Hanau und Salzburg wieder eingezogen, dagegen 10 neue, 4 im In- und 6 im Auslande errichtet, wodurch die Zahl sämmtlicher Stationen von 29 auf 36 sich erhöhte, darunter 24 im Inlande. Die Zahl der Apparate wurde auf 60 gebracht. Der Personal-Aufwand betrug 80,687 fl. Abgefertigt wurden 85,325 Depeschen in 2,245,701 W.; hierfür wurden wirklich erhoben 147,186 fl. und blos notirt 22,118 fl. Die Gesammtausgabe 188,970 fl., die Einnahme 148,984 fl., daher Mehrausgabe 39,986 fl.

IV. Donau-Main-Canal. Für Ergänzungsbauten wurden weitere 97,064 fl. verausgabt, dagegen aus Veräusserungen 36,398 fl. erlöst, so dass die effective Ausgabe nur 60,666 fl. betrug. Der Personal-Aufwand belief sich auf 48,312 fl. Den Canal befuhren 808 Flösse und 2871 Schiffe mit einer Last von 2,300,387 Ctr. Schiffsgebühren wurden 127,206 fl. erhoben. Summe der Einnahme 147,504 fl.; der Ausgabe 98,136 fl., des Reinertrags 49,368 fl.

V. Donau-Dampfschifffahrt. Verausgabt wurden für Anschaffungen von Booten und für verschiedene Einrichtungen 413,470 fl., und für das Personal 84,829 fl. Im Ganzen wurden 595 Fahrten gemacht und hierbei 60,311 Wasserstunden befahren, die in 20,328 Zeitstunden zurückgelegt wurden. Stand der Schiffe 15, nämlich 11 Personenboote und 4 Remorqueure, wofür die Verbrauchskosten auf 166,471 fl. sich beliefen. Die Gesammtwaaren-Beförderung war 559,861 Ctr. Für 58,021 Personen wurden 146,933 fl. erhoben, für 251,630 Zoll-Pfd. Reisegepäck 4802 fl.; für 536,166 Zoll-Pfd. Frachtgüter 249,058 fl.; für Equipagen etc. zusammen eine Einnahme von 388,737 fl.; dazu die Summen für Verpachtungen, Veräusserungen etc. gerechnet, ergiebt sich eine Gesammt-Einnahme von 395,600 fl., Ausgabe von 338,937 fl., daher ein Netto-Ertrag von 56,663 fl. — Mit dem Monat April 1855 trat ein neuer Tarif für Gütersendungen in Wirksamkeit, bei welchem zunächst den noch mangelnden Bestimmungen über Lieferzeit abgeholfen, eine Taxe für Eil- und gewöhnliche Güterfracht, dann für Remorquirung von Privatschiffen normirt, wesentliche Ermässigungen aber für grössere Transporte und auf längere Strecken gewährt wurden. Auf Grundlage dieses Tarifes, und zur Erzielung einer unaufgehaltenen Güterbeförderung in den Schleppkähnen der beiden Verwaltungen mit Vermeidung jeder Umladung wurden auch sofort Einleitungen zu einem neuen Vertrags-Abschlusse mit der Direction der K. K. Oesterr. privil. ersten Donau-Dampfschifffahrt getroffen, welche im heurigen Jahre auch zum gewünschten Resultate führten.

Etatsjahr 1855/56.

Der Personalstand sämmtlicher Verkehrs-Anstalten belief sich in diesem Jahre auf 4318 Köpfe, wofür 1,832,936 fl. ausgegeben wurden.

I. Eisenbahn-Betrieb. Die Länge der im Betriebe stehenden Bahnen blieb dieselbe, wie im vorigen Jahre, weitere Strecken sind nicht hinzugekommen. Die Anlagekosten der Staatsbahnen haben bis jetzt 94,574,114 fl. betragen. Die Zahl der Locomotiven und Tender war 171, der Wagen 3518 mit 9115 Achsen. Die Personenwagen enthielten 16,274 Plätze und die Gesammttragfähigkeit der Güterwagen war 305,160 Ctr. Die Anschaffungskosten des in Verwendung stehenden Transportmaterials betrugen 11,092,746 fl. Im Ganzen wurden 823,042 Wegstunden zurückgelegt; von den Maschinen 887,987 und von den Wagen 15,921,574 Wegstunden, ferner Achsenstunden von den Maschinen 45,879,331. Die bereits im Vorjahre mit der Russkohle erzielten günstigen Resultate hatten zur Folge, dass dieser Feuerungs-

weise grössere Ausdehnung gegeben, und während diese Kohle anfänglich nur in Verbindung mit Coakes zur Maschinenheizung benutzt wurde, — jetzt schon für sich allein oder auch vermischt mit Torf gebrannt wird. Noch im Vorjahre betrug der Verbrauch an Coakes bei gleicher Bahn-Ausdehnung neben 16,458 Ctr. Russkohlen zu 6580 fl. — 524,349 Ctr. mit einem Geld-Aufwande von 589,175 fl, während im heurigen Jahre nur 262,863 Ctr. Coakes und 263,121 Ctr. Russkohle mit einem Geld-Aufwande von zusammen nur 375,803 fl. verbraucht wurden. Wenn nun auch die dem Locomotivführer-Personale gewährte Prämie von 10% an dem ersparten Brennmaterial wesentlich zum Minderverbrauch beiträgt, so tritt doch bei dem ungleich geringeren Kostenbetrage der Kohlen — der pro 1855/56 auf durchschnittlich 26 kr. pr. Ctr. sich stellte, — zur Evidenz hervor, dass der Minder-Aufwand am gesammten Brennmaterial, welcher gegen das Vorjahr bei einer grösseren Zahl Achsenstunden 304,901 fl. beträgt, vorzugsweise durch die Russkohle herbeigeführt wurde. — Für Brennmaterial etc. von den Maschinen wurde verbraucht 763,653 fl., für Beleuchtung der Wagenzüge, der Stationen etc. 195,859 fl., für den Werkstättendienst an Material und Arbeitslöhnen 721,403 fl., für Unterhaltung der Fahrbahn und Zugehör 450,977 fl. Erhoben wurden für 2,546,990 Reisende, die 30,631,660 Bahnstunden zurücklegten, 2,555,765 fl., für 13,735,550 Zoll-Pfd. Reisegepäck 152,254 fl., für 148,386 Thiere 81,044 fl., für 12,333,460 Zoll-Ctr. Güter 3,948,910 fl. Wirkliche Brutto-Einnahme 7,438,206 fl., Ausgabe 3,983,445 fl., Netto-Ertrag 3,454,761 fl.

II. Post-Anstalt. Die Gesammtsumme aller Bezüge war 551,679 fl. Der Postverkehr wurde auf 2491 geom. Stunden vermittelt. Die Wagen hatten 1797 Plätze. Die eigentlichen Betriebskosten weisen 981,271 fl. nach. Befördert wurden 20,932,635 Briefe und dafür 988,121 fl. erhoben, 87,318 Eilwagenreisende bei einer Erhebung mit Gepäck von 332,135 fl., 4,264,830 Frachtstücke mit 11,344,233 Zoll-Pfd. und 710,122 fl. Erhebung, 33,170,368 Zeitungs-Exemplare und 107,539 fl., zusammen an reinen Postgefällen 2,137,922 fl. Die Gesammt-Einnahme betrug 2,745,237 fl., Ausgabe 2,333,807 fl., Ertrag 411,430 fl.

III. Telegraphen-Anstalt. Es wurden $2_{,8}$ Meilen Linien und $196_{,9}$ Meilen Drahtleitungen hergestellt, so dass nunmehr $263_{,6}$ Meilen Linien und $519_{,1}$ Meilen Drahtleitungen bestehen. Bis Ende dieses Jahres betrug der ganze Aufwand auf Anlage und Einrichtungen der Staats-Telegraphen 634,555 fl. Durch Errichtung der Station Fürth wurden die Stationen auf 37 gebracht. Die Personalkosten beliefen sich auf 100,788 fl. Abgefertigt wurden 153,581 Depeschen in 2,835,016 W., dafür 210,136 fl. wirklich erhoben und 23,895 fl. Staats- und Bahndepeschen notirt. Gesammteinnahme 214,798 fl., Ausgabe 173,828 fl., Mehreinnahme 40,970 fl.

IV. Donau-Main-Canal. Auf Vollendungs- und beziehungsweise Ergänzungsbauten wurden im Laufe dieses Jahres 83,450 fl. verwendet. Der Personal-Aufwand betrug 48,572 fl. Den Canal haben befahren 910 Flösse und 3048 Schiffe mit einer Last von 2,776,031 Ctr. An Gebühren wurden hierfür 162,700 fl. erhoben. Gesammteinnahme 179,784 fl., Ausgabe 91,575 fl., Reinertrag 88,209 fl.

V. Donau-Dampfschifffahrt. Die bis jetzt auf dieses Unternehmen verwendete Gesammtsumme beträgt 1,692,863 fl. Im Ganzen wurden 624 Fahrten gemacht, wovon 419 Personen- und 205 Schleppfahrten waren. Die Zahl der zurückgelegten Wasserstunden betrug 63,529 und der Aufwand an Zeit 22,206 Stunden. Für das Personal wurden 103,602 fl. ausgegeben. Die Zahl der Fahrzeuge blieb unverändert. An Brenn- und Schmiermaterialien für die Schiffe wurden verbraucht 175,374 fl. Der Verkehr zwischen Donauwörth und Linz weist eine Personen-Beförderung von 62,611 auf mit 164,586 fl. Taxerhebung, 267,886 Zoll-Pfd. Reisegepäck und 5258 fl. Taxe, 566,079 Zoll-Ctr. Frachtgüter mit 265,450 fl., dann für Thiere etc. eine Gesammterhebung von 404,448 fl. Die Gesammtwaaren-Beförderung betrug 676,149 Ctr. Summe der Einnahmen 409,897 fl., der Ausgaben 367,144 fl., daher der Netto-Einnahmen 42,753 fl. — Mit der K. K. Oesterr. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft wurde ein Uebereinkommen dahin abgeschlossen, nach welchem für internationale Güter ermässigte Frachtsätze normirt, und ausserdem die Benutzung der beiderseitigen Schleppkähne zwischen Regensburg und Pesth zur Vermeidung von Umladungen verabredet wurde. In Folge dieser Vereinbarung kamen in diesem Jahre Oesterr. Schleppkähne mit directer Ladung von Pesth in Regensburg an, und gingen umgekehrt Bayer. Schleppkähne bis Wien. — Auch der Frachtentarif für den internen Verkehr wurde mit Wiederaufnahme der Schifffahrt in vielen Beziehungen und namentlich mit Rücksicht auf die Thalgüter ermässigt. —

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

þ **Eisenbahn-Project Danzig (Marienburg)-Warschau. (Trace. Bedeutung für den internationalen Verkehr).** Dieses Project, welches zuerst im Frühjahr vorigen Jahres auftauchte, wird wie bereits gemeldet, von Polen aus auf's Neue in Anregung gebracht, nachdem sich daselbst ein Comité gebildet hat. Ingenieure haben in den letzten Tagen die Strecke von Warschau aus bis Marienburg bereist, um das Terrain zu der Bahn zu recognosciren. Es dürfte deshalb nicht überflüssig sein, dieses Project hier näher zu besprechen. Material hierzu liefert uns eine Broschüre, betitelt: „Ob Thorn-Königsberg oder Königsberg-Warschau, Berlin 1861." Dieselbe geht von der Thatsache aus, dass die alte Danzig-Warschauer Handelsstrasse, welche von Danzig über Marienburg, Rosenberg, Löbau, Soldau nach Mlawka an der Polnischen Grenze über Ciechanow, Nasiclsk (2 Meilen von Pultusk vorbei) ging, nach Warschau in gerader Linie 16 Meilen kürzer ist, als die jetzt noch im Bau begriffene Linie Danzig, Bromberg, Lowicz-Warschau, dass dieselbe auch Elbing den verhältnissmässigen Antheil am Polnischen Handel über Marienburg gewähre und endlich eine senkrechte spätere Abzweigung von Mlawka auf Königsberg auch dieser Stadt nicht blos die Verbindung mit Warschau geben könne, sondern auch, durchschneidend den Regierungsbezirk Königsberg in seiner Mitte und vollen Länge, dem Hauptbestandtheil von Ostpreussen die angemessenste Verkehrsader gewähre. —

Als eigentliche Basis des ganzen Projects wird in der Broschüre die Linie Danzig-Warschau angesehen, die denn auch jetzt allein von dem Polnischen Comité in's Auge gefasst wird und sich als die nothwendigere Verbindung von vornherein herausgestellt hat, da Königsberg's Handelsverkehr mit Warschau unbedeutend ist, während Danzig's Handelsverkehr zum grössern Theil auf die Zufuhren von Polen basirt. Auch Elbing wird durch die Linie Danzig-Warschau nicht allzusehr benachtheiligt werden, da es $2^1/_2$ Meilen Warschau näher zu liegen kommt als Danzig; es würde, wie in früherer Zeit an dem Polnischen Handel seinen verhältnissmässigen Antheil nehmen können. Für Danzig ist aber die Herstellung dieser Linie sogar mehr oder minder zur Lebensfrage geworden, da es nach Herstellung der Eisenbahnverbindung über Bromberg-Thorn-Lowicz zweifelsohne einen bedeutenden Theil seines Polnischen Handels an das im Verhältniss zur Länge dieser Verbindung nicht so erheblich weiter entfernte Stettin) ferner auch an Bromberg, Frankfurt und Berlin) nothwendig wird abgeben müssen. Nur die Wiederherstellung des hier vorliegenden, allerkürzesten Weges kann Danzig bei der erwähnten so bedeutenden Verkürzung von über 16 Meilen hiervor bewahren. —

Die Länge der Linie Marienburg bis zur Polnischen Grenze beträgt $17^1/_2$ Meilen und erfordert, à 300,000 Thlr. excl. der von den Kreisen zu übernehmenden Grundentschädigung, nur circa 5 Millionen Thaler. Was aber den Polnischen Theil des Projects angeht, so beträgt die Länge nur 16 Meilen, während das Terrain noch weniger Schwierigkeiten daselbst bietet als im Preussischen Theile, mithin dürfte diese Strecke auch billiger hergestellt werden können als jene. Nur ein einziger Uebergang über den vereinigten Bug- und Narew-Fluss macht eine erwähnenswerthe Ueberbrückung nöthig; während eine besondere Weichselbrücke in Warschau nicht nothwendig ist, da eine solche bereits hergestellt wird. —

Nicht uninteressant dürfte es ferner sein, die Fortsetzung einer solchen Bahn über Warschau hinaus, in's Auge zu fassen. Die kürzeste Verbindung zwischen dem Schwarzen Meere und der Ostsee (speciell Odessa-Danzig), führt nahe an Warschau vorüber und in der That werden solche Projecte auch in Polen bereits in Erwägung gezogen. Das eine derselben will Warschau über Lublin und von dort mittelst eines Zweiges über Usciluk mit Berdiczew, zum Anschluss an das von Odessa über Berdiczew nach Kiew projectirte Bahnsystem verbinden, während ein anderes Project Warschau mit Lublin verbinden will, mit einer Fortsetzung nach Lemberg und von dort über Jassy nach Galatz an der Donau — Dass solche Bahnen sofort nach ihrer Eröffnung Bahnen eines Völkerhandels werden würden, wird zuzugeben sein. —

Würde, wie wir annehmen wollen, in der alten Handelsstadt Danzig, dies besprochene Bahnproject Danzig-Warschau mit ähnlichem Eifer in die Hand genommen, wie neuerdings es in Polen geschieht, so zweifeln wir nicht, dass eine rege Betheiligung des Börsencapitals, namentlich des Englischen, seiner Zeit in Aussicht steht.

þ **Eisenbahn-Project Neidenburg-Güldenboden.** Nachdem nunmehr auch in Polen für eine directe Eisenbahnlinie Warschau-Danzig sich nicht nur Stimmen erhoben haben, sondern auch ein Comité Behufs Ausführung der Vorarbeiten bereits zusammengetreten ist, erhält das schon seit etwa 2 Jahren aufgenommene Project Neidenburg-Güldenboden, für das besonders die Elbinger Kaufmannschaft eintritt, vermehrte Aussicht auf Inangriffnahme. Denn schwerlich dürfte eine andere Linie, von der Polnischen Grenze aus, gewählt werden können, die so vielen Interessen entspricht, wie gerade die Linie Neidenburg-Güldenboden. Diese Linie folgt genau der seit Jahrhunderten bestehenden Handelsstrasse zwischen Warschau und den Preussischen Küstenstädten; sie ist die Sehne des grossen Bogens, welchen die Weichsel auf ihrem Wege von Warschau nach Danzig beschreibt. Die Weiterführung der Eisenbahnlinie von Mlawa aus in der Richtung nach Güldenboden anstatt nach Marienburg, wie es jetzt noch im Plane des Polnischen Comités liegt, hat vorzugsweise die

folgenden grossen Vortheile vor jener voraus. Einmal fällt diese Linie mehr in die Mitte der Provinz Preussen, kommt somit auch einem grösseren Landstriche zu Gute, als die in grösserer Nähe der Ostbahn sich hinziehende Linie Mlawa-Marienburg, ferner wird durch sie nicht nur Danzig, sondern auch Königsberg ziemlich auf dem kürzesten Wege mit dem schönsten und fruchtbarsten Theile Polens und mit dessen Hauptstadt in Verbindung gesetzt. Von Güldenboden, dem Mittelpuncte zwischen Danzig und Königsberg, hat man Auswahl zwischen diesen beiden grössten Städten und Handelsplätzen der Provinz, und ferner dem nahe dabei gelegenen Elbing, wohin der meiste Verkehr (wenigstens von Neidenburg und den vorliegenden Städten aus) schon jetzt geht. Danzig und Königsberg würden alsdann in den Vortheilen, welche sie dem Binnenlande bieten können, concurriren und das sowohl beim Abkaufen dessen, was dasselbe zu Markte bringt, als in dem Absatz von Waaren und Fabricaten nach dem Inlande. Diese wohlthätige Concurrenz würde dagegen ausgeschlossen sein, wenn der ganze Verkehr nur auf Danzig durch die Linie Mlawa-Marienburg gewiesen würde. Die Vortheile, welche die durch die Richtung der Linie über Güldenboden entstehende Concurrenz mit sich führt, sind aber von so grosser Bedeutung, dass dagegen ein Umweg von 5 Meilen nach Danzig nicht in Anschlag gebracht werden kann. Wir wollen hoffen, dass man diese Thatsachen richtig würdigt und dem Project Mlawa-Neidenburg-Güldenboden vor dem andern den Vorzug giebt. —

Illerbahn. Memmingen, 8. August. Dieselbe geht nunmehr rasch ihrer Vollendung entgegen. Wie versichert wird, soll dieselbe bis 12. October von Ulm hierher fahrbar sein. Die General-Direction der Königl. Verkehrsanstalten hat auch in Aussicht gestellt, dass der Betrieb sofort vom Staat übernommen werde, ob das aber schon von genanntem Tage an geschehen wird, ist noch unbestimmt.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Peronalnachricht. Berlin, 24. August. Dem Vorsitzenden der Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken, Herrn Geheimen Regierungs-Rath Wernich, ist die Erlaubniss zur Anlegung des von des Grossherzogs von Oldenburg, Königlicher Hoheit, ihm verliehenen Ehren-Comthurkreuzes vom Haus- und Verdienst-Orden des Herzogs Peter Friedrich Ludwig ertheilt worden.

Preussische Eisenbahnen. (Juli-Einnahmen). Nach dem „Staats-Anzeiger" haben alle Preussischen Eisenbahnen im Juli d. J. 4,498,897 Thlr. und bis Ende Juli 27,098,693 Thlr. eingenommen, im Juli 638,111 und bis Ende Juli 3,726,059 Thlr. mehr als v. J. Wir geben nachfolgend nach der citirten Quelle eine kurze Zusammenstellung mit Angabe der Differenzen und schliessen derselben noch einige weitere Notizen über die Juli-Einnahmen im Allgemeinen an.

Staatsbahnen.	Im Juli d. J.	Differenz gegen v. J.	Bis Ende Juli.	Differenz gegen v. J.
Frankf.-Danzig-Eydtkuhnen	392,811	+ 64,163	2,327,721	+ 379,692
Bromberg-Thorn	5230	—	28,461	—
Niederschlesisch-Märkische	496,583	+ 131,346	3,118,431	+ 887,373
Bahnhof-Verbindungsbahn in Berlin	5533	+ 1469	44,049	+ 15,230
Westfälische	99,939	+ 18,732	583,027	+ 60,843
Saarbrücker u. Saarbrücken-Trier	94,854	—	629,362	—
Privatbahnen.				
Mageburg-Leipziger	146,167	+ 9824	949,720	+ 31,739
Magdeburg-Halberstädter	83,733	+ 13,495	523,417	+ 92,916
Thüringische	253,480	+ 40,010	1,388,390	+ 21,000
Cöln-Minden einschliesslich Oberhausen-Arnheim	573,636	+ 61,460	3,472,577	+ 325,278
Cöln-Giessen	62,815	—	402,858	—

Von den Juli-Einnahmen zeichnen sich wieder diejenigen der Schlesischen Bahnen sehr vortheilhaft aus, die Oberschlesische Hauptbahn, Breslau-Posen-Glogauer, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Neisse-Brieger und Oppeln-Tarnowitzer überstiegen die bisherigen höchsten Ziffern, die Wilhelmsbahn erreichte fast die höchste Monats-Einnahme. Die Oberschlesische Hauptbahn hat 61¾, Breslau-Posen-Glogau 42, Oppeln-Tarnowitz 50, Neisse-Brieg 32¾, Wilhelmsbahn 24¾ und die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn 11½ % mehr als v. J. eingenommen. Bis Ende Juli erreichte die Mehr-Einnahme der Oberschlesischen Hauptbahn die enorme Ziffer von 639,042 Thlr. oder 44½ %, der Personenverkehr participirte im Juli mit 12, der Güterverkehr mit 68½ und die Extraordinären mit 141 % Plus. Die Breslau-Posen-Glogauer Bahn hat bis Ende Juli 163,708 Thlr., 32½ % mehr als v. J. eingenommen, rechnen wir 45 % Betriebs-Ausgaben gegen ca. 43 in 1861, dann ergiebt sich ein Netto-Ertrag von ca. 90,000 Thlr., hiervon ist die Amortisationsquote auf 10¼ Millionen Thlr. Prioritäten zu decken, bleiben ca. 38,800 Thlr., welche dem Reinertrage der Oberschlesischen Bahn, somit den Actionären zufliessen würden. Die Oberschlesische Hauptbahn hat bis Ende Juli 639.042 Thlr. Brutto und nach Abzug von 33⅓ % Betriebs-Ausgaben, 426,028 Thlr. Netto eingenommen, hierzu jene 38,800 Thlr., macht 464,828 Thlr. Die Staatscasse nimmt zunächst als Super-Dividende ⅓ des 5 % übersteigenden Reinertrages und dann noch ⅕ als Eisenbahn-Steuer in Anspruch, so dass Netto nur ca. 248,000 Thlr., ca. 2⅓ % als Dividende bleiben würden, die Mehr-Einnahme bis Ende Juli rechtfertigt also die Voraussetzung einer Dividende von 10¼ % für das laufende Jahr. Neuerdings ist die Direction der Oberschlesischen, Wilhelmsbahn und Kgl. Ostbahn mit Einführung des Pfennig-Tarifs für Kohlen-Transporte nach allen von Breslau 48 Meilen und darüber entfernten Stationen der Ostbahn vorgeschritten; wir glauben, der Erfolg wird nicht ausbleiben. Ob die jetzigen, wirklich enormen Mehr-Einnahmen die Bedingungen der Dauer in sich tragen, ist nicht zu beurtheilen, aber ohne jeden Zweifel würde die Oberschlesische, mit dem jetzt näher getretenen Bau der Moldau-Wallachischen Bahnen und dem Anschluss derselben an die Galizische Bahn, ein an Boden-Erzeugnissen reiches Hinterland gewinnen, welches, wenn erst einmal die Eisenbahnstrassen hinein reichen, immer mehr und weniger dieselben zum Export benutzen wird. Auch auf den anderen Schlesischen Bahnen war der Personenverkehr an der Mehr-Einnahme betheiligt, mit alleiniger Ausnahme der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, auf welcher 4210 Personen, 5 % weniger befördert und 307 Thlr., ¾ % weniger aus dem Personenverkehr eingenommen worden sind. Der Güterverkehr hatte den wesentlichsten Antheil an den Mehr-Einnahmen, aber die Procentsätze derselben aus den Extraordinalien waren noch bedeutend grösser, sie betrugen u. A. für Breslau-Posen-Glogau 270 %, Neisse-Brieg 119 und Wilhelmsbahn 32 %. Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn macht auch hier eine Ausnahme mit einem Minus von 20½ %, doch findet dasselbe eine genügende Erklärung in der grösseren Pflege des Binnen-Güterverkehrs, welcher um ca. 25 % gestiegen ist, während der Durchgangs-Verkehr sich auf 16,000 Thlr. unverändert erhielt.

Auf der Wilhelmsbahn stieg der innere Güterverkehr um 18 % gegen den Monat Juni um ca. 2000 Thlr., der directe und Durchgangs-Verkehr um 33 %. Die Mehr-Einnahme der Bahn bis Ende Juli betrug 50,211 Thlr., 19½ %. Die Niederschlesische Zweigbahn hat 11 % und bis Ende Juli 40 % mehr eingenommen. Die beförderte Personen-Zahl stieg um 20, die beförderte Gütermasse um 23 %, es hat sich also entweder der Localverkehr oder der Transport niedriger tarifirter Güter gesteigert. Auf der Stargard-Posener Bahn betrug das Plus im Juli 74 % und bis Ende Juli 221,370 Thlr. oder 76 %; eine Verkehrs-Entwicklung, welche fast ohne Beispiel ist, aber die hohen Ziffern der Mehr-Einnahmen werden theilweise durch die niedrigen des Vorjahrs motivirt.

Pfälzische Ludwigsbahn. (Conversion). Der Verwaltungsrath der Pfälzischen Ludwigsbahn hat in seiner Sitzung am 19. Aug. beschlossen, die Conversion der 5 % Prioritäten in 4 % zum Cours von 99 auf den 1. Septbr. bis 1. Octbr. auszuschreiben. Die in dieser Zeit nicht convertirten Obligationen sind pr. 31. Decbr. gekündigt.

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. (Eröffnung der Station Strelitz für den Personenverkehr). Am 17. August ist auf der K. K. a. priv. Brünn-Rossitzer Eisenbahn die Station Strelitz für den regelmässigen Personenverkehr wieder eröffnet worden.

Theiss- und Buschtéhrader Eisenbahn. (Bemessung des Freigewichtes und der lagerzinsfreien Zeit). Am 15. August d. J. sind auf der Theiss- und Buschtéhrader Eisenbahn, rücksichtlich der Gepäcks-Aufgabe des Freigewichtes — der Bemessung der lagerzinsfreien Zeit — und der Berechnung des Lagerzinses für Gepäck, Eilgut und Frachtgüter — die von den Oesterreichischen Eisenbahnen vereinbarten neuen Bestimmungen in Wirksamkeit getreten.

Kaiserin Elisabeth-Westbahn. (Anschlüsse an die Nord-, Süd- und Staatsbahnzüge). Bei der am 1. Juni d. J. in's Leben getretenen neuen Fahrordnung ist namentlich der Anschluss der in Wien anlangenden an die von Wien abgehenden Züge der anderen Bahnen und vice versa ein sehr günstiger, und zwar stellen sich diese Anschlüsse in nachstehender Weise dar. Der von Prag in Wien um 3 Uhr 12 Minuten Nachmittag ankommende Eilzug hat an den um 4 Uhr Nachmittag von Wien nach Paris abgehenden Courierzug; der um 7 Uhr 56 Minuten Früh von Prag ankommende Personenzug an den um 9 Uhr Früh nach Lambach abgehenden gemischten Zug, und der um 8 Uhr 30 Minuten Abends von Prag ankommende Personenzug an den um 9 Uhr 30 Minuten Abends nach Salzburg und Passau abgehenden Postzug Anschluss. In entgegengesetzter Richtung hat der in Wien um 10 Uhr Vormittag anlangende Courierzug Anschluss an den um 1 Uhr 30 Minuten Nachmittag nach Prag abgehenden Eilzug, dann der um 5 Uhr 30 Minuten Früh ankommende Postzug an den um 6 Uhr 30 Minuten Früh nach Prag abgehenden Personenzug, und der um 5 Uhr 45 Minuten Nachmittag anlangende gemischte Zug an den um 7 Uhr Abends nach Prag abgehenden Personenzug Anschluss. Desgleichen ist der Anschluss an die nach Pest gehenden und von Pest kommenden Züge ein sehr günstiger, und zwar schliesst sich der von Pest um 1 Uhr 50 Minuten Nachmittag ankommende Eilzug an den um 4 Uhr Nachmittag abgehenden Courierzug nach Paris, der um 6 Uhr Früh von Pest anlangende Personenzug an die um 7 und 9 Uhr Früh abgehenden Züge, und der um 6 Uhr 33 Minuten Abends ankommende Personenzug an den um 9 Uhr 30 Minuten Abends abgehenden Postzug. Hingegen hat der in Wien um 10 Uhr Vormittag ankommende Courierzug an den um 2 Uhr 30 Minuten Nachmittag nach Pest abgehenden Eilzug, der um 5 Uhr 30 Minuten Früh in Wien eintreffende Postzug an den um 7 Uhr 45 Minuten Früh nach Pest abgehenden Personenzug, und der um 5 Uhr 45 Minuten Nachmittag von Lambach kommende gemischte Zug an den um 8 Uhr Abends nach Pest abgehenden Personenzug Anschluss. Ausserdem hat der in Wien um 5 Uhr 30 Minuten Früh ankommende Postzug

Anschluss an den um 9 Uhr 30 Minuten Früh nach Triest abgehenden Personenzug, der um 5 Uhr 45 Minuten Nachmittag in Wien anlangende gemischte Zug an den um 9 Uhr 30 Minuten Abends nach Triest abgehenden Postzug; umgekehrt hat der um 5 Uhr 7 Minuten Früh von Triest ankommende Personenzug an die um 7 Uhr und um 9 Uhr Früh abgehenden Züge, und der von Triest um 5 Uhr 24 Minuten Abends ankommende an den um 9 Uhr 30 Minuten Abends nach Salzburg abgehenden Postzug geeigneten Anschluss. (Oesterr. Centralbl.)

Oesterr. Staatsbbahn. Verfahren bei unrichtigen Angaben in den Frachtbriefen. Nachdem in neuerer Zeit häufig Fälle vorgekommen sind, dass Parteien, welche mit Strafgebühren behaftete Sendungen anstandslos bezogen haben, nachträglich gegen das Strafverfahren deshalb Einwendungen erhoben haben, weil der Befund der Sendung nicht in ihrer Gegenwart sicher gestellt worden ist, so hat sich die General-Direction der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft veranlasst gefunden, sämmtlichen Stationen die Bestimmung des allgemeinen Reglements für den commerziellen Betrieb, wonach wahrgenommene Unrichtigkeiten stets in Gegenwart des Aufgebers oder des Empfängers zu constatiren sind, in Erinnerung zu bringen und zugleich Folgendes anzuordnen: Wird in einem Frachtbriefe eine Unrichtigkeit entdeckt, welche die Aufrechnung von Strafgebühren nach sich zieht, so ist der Aufgeber oder der Empfänger, je nachdem die Entdeckung in der Aufgabs- oder Abgabsstation erfolgt, aufzufordern, der Constatirung der Unrichtigkeit des Frachtbriefes beizuwohnen, und die Richtigkeit des erhobenen Befundes des Gutes auf der betreffenden Juxta des Strafregisters zu bestätigen. In dem Falle, wo der Aufgeber dies oder die Einzahlung der Strafgebühr verweigert, haben die Aufgabsstationen die Ausfertigung des Strafregisters zu unterlassen, die Strafgebühr jedoch zu berechnen und der Sendung nachzunehmen. Die Abgabsstationen dürfen in keinem Falle Sendungen, für welche Strafgebühren einzuheben sind, früher ausfolgen, als die Empfänger die oben erwähnte Bestätigung abgegeben haben. Besteht die Unrichtigkeit des Frachtbriefes in einer zu niederen Angabe des Gewichtes, so muss bei Constatirung derselben die ganze Sendung abgewogen werden, auch wenn sich annehmen lässt, dass die einzelnen Collien gleich schwer sind. (Oesterr. Centralbl.)

Ausland.

Czernawoda-Kustendje Eisenbahn. In No. 47 unseres Blattes, dd. 11. Juni l. J. theilten wir einen Artikel aus dem „Oesterreichischen Centralblatt", die Czernawoda-Kustendje'r Eisenbahn betreffend, mit.

Die Direction dieser Bahn wendet sich durch Vermittlung der Central-Direction der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen an uns, folgende Berichtigung aufnehmen zu wollen:

„Die in diesem Artikel mitgetheilten Daten sind unrichtig, und beruhen auf einer ganz irrigen Anschauung des Reisenden, welcher diese Bahn in dem verflossenen Frühjahre befahren hat.

Die Schwierigkeiten, die man beim Baue einer Bahn in der Türkei zu bekämpfen hat, sind — wie leicht erklärlich — aussergewöhnlicher Natur und mit denen im übrigen civilisirten Europa nicht zu vergleichen; aber sie sind nun der Art überwunden, dass diese Bahn zu den solidesten in Europa gezählt werden kann.

Es ist wahr, dass der aussergewöhnliche Wasserstand des heurigen Frühjahres diese Linie an mehreren Puncten bei Medjidie überschwemmt hat, — ein Unfall, den auch viele andere Europäische und besonders Deutsche Bahnen zu beklagen hatten.

Ein gleicher Wasserstand war seit 30 Jahren in diesen Gegenden nicht erinnerlich, und konnte bei der Anlage dieser Bahn nicht vorausgesehen werden, aber es sind alle möglichen Vorkehrungen getroffen worden, um den Wirkungen von derlei Unfällen vorzubeugen.

Die Fahrzeit auf dieser 40 Englische Meilen langen Strecke ist 2 Stunden, sowohl für die Hin- als Rückfahrt, eine Geschwindigkeit, die nach Umständen leicht vergrössert werden könnte, die aber den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen vollkommen entspricht.

Der Stationsplatz von Kustendje liegt nothwendigerweise bei dem Meereshafen, musste also dem Niveau des Meeres entsprechend möglichst tief gelegt werden, daher ein Gefälle unausweichlich war, aber ein viel geringeres Gefälle, als das bei vielen anderen Europäischen Bahnen.

Dass es hier zuweilen vorkommen soll, dass von dem Zuge, wenn er an der Anhöhe anlangt, die Locomotive abgekuppelt wird, und die Waggons über das Gefälle allein hinabrollen, ist eine Erfindung; ein solches Mannöver wäre viel zu gefährlich und ist seit dem Bestehen dieser Bahn nie vorgekommen, und wird auch nicht vorkommen.

Die Eisenbahn Czernawoda-Kustendje ist seit deren Eröffnung die wichtigste Verkehrslinie zwischen Constantinopel und Europa geworden, sie kürzt sowohl den Wasserweg durch die Sulinamündung, als auch den über Triest bedeutend ab, so dass man jetzt den Weg von Wien nach Constantinopel in $3^1/_2$ Tagen, gegen eine Fahrtdauer von 7 Tagen über Triest zurücklegen kann.

Russland. Moskau-Nischni-Novgorod. Seit 1. (13.) Aug. findet die Eisenbahnverbindung mit Nischni-Novgorod zweimal täglich über Moskau statt. Die Eröffnung dieser Linie grade vor der bevorstehenden Novgoroder Messe ist eine grosse Wohlthalt für den Handel. Die Strecke von Moskau nach Nischni-Novgorod wird in 16 Stunden zurückgelegt. Die Linie ist auch dem Waarentransport eröffnet.

Französische Eisenbahnen. Paris, 17. August. Das erste oder alte Bahnnetz kann nun wohl entschieden als vollendet und geschlossen betrachtet werden; was an demselben noch hier und da nachzubauen und zu ergänzen ist, reducirt sich auf äusserst kleine Strecken. Nach dem neuesten, das erste Halbjahr umfassenden officiellen Ausweise hat sich vom 1. Juli 1861 bis 1. Juli 1862 die Betriebslänge des alten Netzes nur um 17 Kilometres erweitert, von 6987 auf 7004 Kil. Hingegen ist im selben Zeitraum an dem neuen Netze rüstiger fortgearbeitet worden, als in den Vorjahren; der Zuwachs der Betriebslänge ist 977, indem dieselbe sich von 2479 auf 3456 Kil. erweitert hat. Die gesammte Betriebslänge beläuft sich demnach heute auf 10,460 Kil., etwas über $^5/_8$ des vor mehreren Jahren entworfenen Doppel-Netzes, natürlich nicht inbegriffen das im vorigen Jahre decretirte und erst in sehr kleinen Anfängen in Angriff genommene dritte Netz. Mit dem geographischen Zuwachs des alten Netzes scheint auch der Stillstand für den Zuwachs der Ergebnisse eingetreten zu sein. Derselbe ist unbedeutend. Die absolute Einnahme hat sich im ersten Halbjahr 1862 auf 187 Mill. belaufen, gegen 183 Mill. im Vorjahr, also im Ganzen eine Zunahme von nicht viel über 2 Proc. Der Zuwachs am kilometrischen Ertrag bleibt selbst hinter 2 Proc. zurück, indem letzterer nur von 26,224 Fr. auf 26,732 Fr. oder um $1{,}_{94}$ % gestiegen ist. Es wäre indessen übereilt, hieraus schliessen zu wollen, dass die Erträgnisse des alten Netzes schon ihr Maximum erreicht und keine merkliche Steigerung mehr zu erwarten hätten; es ist jedenfalls der bekannten Geschäftsstockung Rechnung zu tragen. Man müsste, wenn nicht dieserhalb eine baldige Aenderung zu erwarten stände, besonders an der Zukunft des neuen Netzes beinahe verzweifeln. Wiewohl einerseits die Betriebslänge in fortwährender Entwickelung begriffen ist, andererseits die relative Bescheidenheit der Einnahmen noch weiten Spielraum für deren Zuwachs lässt, hat der Kilometer-Ertrag sich um 4 Proc. vermindert, indem derselbe von 11,152 Fr. im Vorjahre auf 10,713 Fr. im ersten Semester 1862 gefallen. Die Folge dessen ist, dass für das gesammte Netz die Kilometer-Einnahme gefallen ist, und zwar von 22,237 Fr. auf 21,679 Fr., oder um $2{,}_{73}$ Proc. Es zeigt dies schärfer denn je, dass es unmöglich ist, den Französischen Bahnbau auf dem bisherigen Kostenfusse weiter zu führen, da er sonst am Ende den Capitalien auch nicht den nothdürftigsten Zins abwerfen wird. Und doch wird auch das neueste oder dritte Netz mit einem Kosten-Voranschlag von 250,000 bis 300,000 Fr. per Kilometer in Angriff genommen!

Frankreich. Eisenbahn von Grand-Parc nach Rouen. Durch Kaiserliches Decret vom 11. d. M. ist der Bau der Eisenbahnstrecke von Grand-Parc durch das Darnétal-Thal für Staatssache erklärt worden.

Algier-Blidah. (Eröffnung). Am 15. Aug. wurde in Algerien die erste Eisenbahn-Strecke, die von Algier nach Blidah, feierlich eingeweiht.

Indische Eisenbahnen. Nach einem an den Staatssecretär erstatteten Bericht des Mr. Iuland Danvers, Regierungs-Director der Indischen Eisenbahn-Gesellschaften, sind im letzten Jahr 760 Engl. Meilen neue Bahnen in Ostindien eröffnet und etwa 7 Millionen Pfund Sterl. für den Bau neuer Bahnen verausgabt. Im Ganzen waren dort im Anfang dieses Jahres schon 1600 Meilen Eisenbahnen im Betrieb und noch etwa 3050 Meilen im Bau begriffen, und es waren für diese Bauten 26 Millionen Pfund Sterl. durch Actien-Gesellschaften aufgebracht. Zu der projectirten Vervollständigung des Ostindischen Eisenbahnnetzes werden voraussichtlich noch etwa 60 Millionen Pfund Sterl. erforderlich sein, die hoffentlich ebenfalls durch Actien-Gesellschaften nach und nach herbeigeschafft werden können, da die Englischen Capitalien sich jetzt mit Vorliebe diesen Unternehmungen zuwenden und da die Regierung überdies den in Ausführung begriffenen Indischen Bahnen eine Zinsen-Garantie bewilligt hat, wofür sie berechtigt ist, später die Hälfte des jährlichen Gewinnes zu beanspruchen, insoweit derselbe 5 Procent des Anlage-Capitals übersteigt. Vorläufig rentiren die schon im Betrieb befindlichen Bahnstrecken schlecht, weil sie noch zu wenig im Zusammenhang sind und weil der Verkehr sich noch nicht genügend entwickelt hat, so dass die Regierung bisher zur Deckung der Zinsen erheblich zuschiessen musste; in Zukunft werden sich aber diese Verhältnisse jedenfalls um so mehr bessern, je mehr Bahnen nach und nach vollendet und dem Verkehr übergeben werden.

In Verbindung mit den Haupt-Eisenbahnen beabsichtigt man in Indien leicht und billig construirte Bahnen auf den wichtigsten Chausseen und Landstrassen anzulegen, welche mit Pferden oder leichten Locomotiven und im Uebrigen mit den gewöhnlichen Eisenbahnwagen zu befahren sein würden.

Dieses System, welches auch in England und Preussen neuerdings in Anregung gebracht ist, aber in diesen Ländern auf mancherlei, aus Vorurtheilen und Privatrechten entspringende Schwierigkeiten stösst, scheint überhaupt in bevölkerten und industriellen Gegenden empfehlenswerth zu sein. (Nach dem „Engineer" vom 18. Juli 1862).

(H. T.)

Telegraphenwesen.

Neue Station zu Hettstädt. Zu Hettstädt im Regierungsbezirke Merseburg ist eine Telegraphenstation eingerichtet worden, welche

am 26. August a. c. mit beschränktem Tagesdienste dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist.

Ueberlandtelegraph von England über Vorderasien nach Indien, (London - Constantinopel - Teheran - Ispahan - Schiras-Bunder - Abbas - Karadschi). Die Unzuverlässigkeit der unterseeischen Telegraphen, das noch ungelöste Problem ihrer seetüchtigen Construction, sodann aber besonders politisches Misstrauen gegen Frankreichs Absichten auf Egypten und das rothe Meer, und die unheimlich wachsende Seemacht Frankreichs hat England fortwährend das Ziel im Auge zu behalten genöthigt, einen Landweg für Errichtung eines Ueberlandtelegraphen durch Vorderasien nach seinen Ostindischen Besitzungen zu suchen, wozu die Pforte, als langjähriger Schützling Englands gegen die drohende Hand Russlands, stets grosse Bereitwilligkeit zu unterstützenden Schritten auf ihrem Ländergebiet gezeigt haben soll. Schon im Jahre 1848 unternahm, nach einem Aufsatz im „Ausland," dem wir hier folgen, die Pforte nach längeren Unterhandlungen mit der Britischen Regierung die Errichtung einer Telegraphenlinie von Constantinopel nach Bussorah, und zwar auf eigene Kosten. Es ward hieran auf Seite der Türken die Bedingung geknüpft, dass diese Linie ein Glied in der Verbindung zwischen England und Indien bilden sollte, weil man nur dann die Auslagen zu decken hoffen konnte, wenn vorzugsweise Britische Depeschen auf genannter Linie zur Beförderung gelangten. Die Telegraphenlinie zwischen Constantinopel und Bagdad, eine Länge von 1314 Englischen Meilen bildend, ist gegenwärtig bereits vollendet und dem Verkehr übergeben; über die weitere Leitung der grossen Indischen Verbindungslinie ist jedoch bis jetzt noch kein endgültiger Beschluss gefasst worden.

Der ursprüngliche Plan eines unter dem Euphrat weggehenden Kabels von Bagdad nach Bussorah, und einer von hier aus weiterführenden unterseeischen Leitung ist in Folge des Misstrauens, welches die telegraphischen Verbindungen unter Wasser bisher mit Recht erweckten, beiseite gesetzt worden. Man wendet sich gegenwärtig einem andern Project zu, nämlich die unsicheren Gegenden des untern Euphrats zu vermeiden und die Linie über Teheran zu führen. Teheran bietet in der That alle Vortheile einer Hauptstation; eine diesen Weg führende Linie würde nicht nur von der Persischen Regierung begünstigt werden, sondern könnte auch mit anderen Telegraphenlinien in Verbindung gebracht werden. Es besteht bereits eine electrische Verbindung zwischen Teheran und Tabriz, während die Persische Telegraphenleitung zugleich sich mit dem Russischen System über Tiflis, sowie mit den Grenzen von Sind über Herat in Verbindung zu setzen strebt. Von Teheran würde die Indische Linie über Ispahan und Schiras gehen, und Bunder-Abbas am Persischen Meerbusen erreichen. Von Bagdad nach Bunder-Abbas würde man auf diese Weise 1302 Engl. Meilen zählen, während überdies der ganze Ländercomplex, durch welchen diese Route führt, den Geographen bereits bekannt ist, und die Königliche geographische Gesellschaft sich im Besitze vollkommen eingehender Beschreibungen der betreffenden Gegenden befindet.

Von Bunder-Abbas nach Karradschi würde sich die Sache allerdings etwas schwieriger gestalten, weil die Kenntniss des Landes eine noch sehr mangelhafte ist. Allein die Küste ist im Besitze zweier Fürsten, welche mit den Engländern in sehr freundschaftlichen Beziehungen stehen und die Errichtung einer Telegraphenlinie nach Kräften unterstützen würden; es ist dies der Imam von Maskat und der Khan von Kelat. Auch haben in der jüngsten Zeit die Dampfer der Indischen Flotte verschiedene Puncte der dortigen Küste besucht, und Offiziere der Zenobia haben sogar vor Kurzem Vermessungen an Ort und Stelle vorgenommen. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden in der nächsten Zukunft Sachverständige abgeschickt werden, um die Route längs der Küste einer genauen Untersuchung zu unterziehen. Unterdessen sind von den Agenten der Indischen Regierung mit dem Imam von Maskat Unterhandlungen eingeleitet worden, welche einen sehr günstigen Erfolg zu versprechen scheinen.

Von Bunder-Abbas nach Karradschi würde die projectirte Strecke 731 Engl. Meilen betragen, und demnach die ganze Entfernung von Constantinopel nach Karradschi sich auf 3351 Engl. Meilen belaufen.

Capitän Selby, welcher erst jüngst von Bagdad gekommen, und einen Theil des Landes, durch welches die Telegraphenleitung führt, durch eigene Anschauung kennen gelernt hat, berichtet, dass der Erfolg bis dorthin vollkommen gesichert sei. Der Draht ist über Gebirge und Gegenden geleitet, in welchen man die Ausführung eines solchen Projects für ganz unmöglich gehalten hatte. Während seiner Anwesenheit wurde die erste Depesche von Constantinopel nach Bagdad befördert. Als er in Mosul sich aufhielt, war die Linie bereits in vollkommener Thätigkeit und wurden die Nachrichten mit grosser Genauigkeit und Sicherheit übermittelt. Nur ist zu befürchten, dass die Sache in den Händen Türkischer Beamten mit grösseren Kosten und Schwierigkeiten verknüpft sein dürfte, als dies unter der Oberaufsicht von Engländern der Fall sein würde. Ueberdies sind die Kurden- und Araberstämme von einem tiefen Misstrauen gegen alles erfüllt, was von der Türkei aus bei ihnen eingeführt wird, und sie betrachten die Telegraphenlinie als einen Vorläufer strengerer Massregeln zu ihrer Unterdrückung. Capitän Selby wohnte auf seiner Rückreise nach England in Diarbekir einem Gespräche zwischen Herrn John Taylor, dem dort residirenden Englischen Consul, und einem Scheikh der Dthuffiah-Araber bei, wobei die Frage zur Sprache kam, ob die Araberstämme die Anlegung einer Telegraphenlinie durch die Wüste gestatten würden. „Wenn dieselbe sich in euren Händen befindet," erwiederte der Scheikh, „werden wir uns nicht widersetzen, wenn aber in der Gewalt der Türken, werden wir dieselbe zerstören, denn sie wird dann nur der Vorläufer von Castellen und Soldaten sein, um uns zu bezwingen."

Eine directe telegraphische Verbindung mit Indien ist nicht nur für England, sondern für den ganzen Continent von grösstem Vortheil. Der Ueberlandtelegraph verspricht demnach auch unschätzbare Resultate, sobald der Friede nicht gestört wird und die Schwierigkeiten seiner Unterhaltung beseitigt werden können; im Fall eines Krieges oder einer feindseligen Stellung der Türkei und Persiens gegen England wird sich die Sache freilich anders gestalten; in dieser Voraussetzung halten einige Mitglieder der Königlichen geographischen Gesellschaft die Errichtung einer zweiten directen Linie vermittelst eines neuen unterseeischen Kabels nach Aden am rothen Meer und von da nach Karradschi gleichfalls für nöthig.

An einen Krieg der Türkei und Persiens gegen England ist weit weniger zu denken, als an die Gefahr eines früher oder später aus altem Hass ausbrechenden Krieges mit Frankreich.

Transatlantischer Telegraph. Wie wir in No. 4 S. 29 mittheilten, hat man in England den Gedanken einer directen Telegraphen-Verbindung auf der schon einmal versuchten Linie Valentia-Newfoundland wieder aufgenommen. Das Bresl. Gewerbebl. bringt folgende speciellere Mittheilungen: Für diese Linie haben die Fabricanten von submarinen Kabeln, die Herren Glass, Elliot & Comp., der alten transatlantischen Telegraphen-Compagnie ein neues Kabel unter Uebernahme der Garantie für die Wirksamkeit, soweit das Kabel nicht beim Verlegen beschädigt wird, offerirt. Der electrische Leiter soll dabei aus 7 Kupferdrähten bestehen, jeder $^1/_{16}$ Engl. Zoll stark und zu einem gemeinsamen Strang zusammengelegt. Um den innersten Draht sind 6 Drähte herumgelegt, das Ganze ist durch Umgebung mit Chatterton's Composition (Schellack und Gutta-percha?) zu einem soliden Körper verbunden. Das Gewicht des Leiters beträgt für jede Seemeile 510 Engl. Pfund, die ganze Länge 1900 Seemeilen. Nach dem alten Telegraphir-Systeme soll man 22 Buchstaben $= 4^1/_2$ Worte per Minute darauf übermitteln können, doch hofft man mit verbesserten Apparaten die Schnelligkeit auf 12 Worte per Minute steigern zu können. Der Leiter soll durch 8 verschiedene Lagen isolirt werden, 4 von der reinsten Gutta-percha und 4 von der oben erwähnten Chatterton'schen Mischung, die abwechselnd übereinander gelegt werden. Zusammen haben diese isolirenden Schichten eine Dicke von $^3/_{16}$ Zoll, eben so viel der innere Kern der Leitungsdrähte, so dass das ganze Tau $^9/_{16}$ Zoll stark wird. Die Anwendung von getheertem Hanf hat man aufgegeben, und umgiebt statt dessen unmittelbar das Leitungsseil mit der Drahtbedeckung. Zu diesem Ende werden je drei Drähte vom besten Holzkohleneisen zu einer Litze zusammengewunden, mit Gutta-percha und Chatterton's Mischung bedeckt und 13 solcher Litzen nunmehr auf der gewöhnlichen Maschinerie spiralförmig um das Leitungsseil herumgelegt. Das fertige Kabel geht sogleich in einen grossen, mit Wasser gefüllten Behälter, wo es bleibt, bis es in's Schiff verladen wird, wo es ebenfalls in Wasserbehältern aufbewahrt werden soll. Hierdurch will man einmal die Erhitzung und Beschädigung der Gutta-percha durch das Zusammenliegen in grossen Massen vermeiden, andererseits die Möglichkeit haben, jede etwa eintretende Ableitung des Stromes nach Aussen augenblicklich zu erkennen. Den Gebrauch des getheerten Hanfes hat man schon deshalb aufgeben müssen, weil der Theer in etwaige Risse der Guttapercha eindringend, die rechtzeitige Entdeckung derselben verhinderte, später aber beim Legen ausgespült wurde und dann die Ableitung des Stromes zuliess.

Schifffahrt.

þ **Die schiffbaren Wasserstrassen Preussens.** Die Mittheilung in No. 29 dieser Zeitung fusst auf einer älteren Vermessung, während die in No. 51 gegebene die Resultate der neuesten Vermessung der Wasserstrassen angiebt. Beispielsweise zeigt sich bei der Provinz Preussen allein eine Differenz von 37 Meilen, die zum grösseren Theile in dem Hinzutreten des durch mehrere Landseen der Provinz sich hinstreckenden Oberländischen Canals seinen Grund hat, der in der älteren Angabe noch nicht berücksichtigt war. Aehnliches gilt auch von den anderen Provinzen, deshalb die Differenz in den beiden Angaben. —

Volkswirthschaftliches.

Zur Elbzollfrage. Errichtung einer einzigen Hebestelle. Ueber die Grundzüge des bekannten Sächsischen Projects zur Lösung der Elbzollfrage, über das sich Oesterreich, Preussen, Sachsen und Hamburg bereits vorläufig geeinigt haben, erfährt die Frankfurter Post-Zeitung, dass danach nur Eine Zollstätte, zu Wittenberge, bestehen, und dass die hier erhobenen Zölle als eine durch 100 theilbare Einheit betrachtet werden sollen, an welcher die verschiedenen Betheiligten nach dem Masse der Bedeutung ihres Schiffverkehrs participiren, so dass beispielsweise Hannover 45 Hundertstel erhalten würde.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Vom 1. September cr. ab tritt für den Local-Verkehr auf der diesseitigen Bahn ein ermässigter Tarif für Roheisen-Transporte in Kraft, welcher auf unseren Stationen unentgeltlich zu haben ist.

Münster, den 20. August 1862.

Königliche Direction.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Kgl. Preuss. Ostbahn. Ende Juli. A. Fehlende:
B S 753 1 Kiste Wäsche (45 Pfd.) von Stettin.
B. Ueberzählige:
55 Stück Zochplatten (5 Ctr. 50 Pfd.).
15 Stangen Eisen (3 Ctr. 58 Pfd.)

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Hannoversche Staatsbahnen. April 1862:
Für 205,815 Personen und 3,037,047 Ctr. Güter 464,158 Thlr.
Gegen April 1861 mehr 51,715 Thlr.

Holsteinische Eisenbahnen. Im Juli 1862.
Altona-Kiel . . . 54,749 Thlr. bis ult. Juli 1862: 301,859 Thlr.
bis ult. Juli 1861: 290,709 Thlr. 1862: mehr 11,150 „
Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe 5,541 Thlr. ult. Juli 31,962 Thlr.
bis ult. Juli 1861: 34,677 Thlr. 1862: weniger 2,715 „
Rendsburg-Neumünster 8,220 Thlr. ult. Juli 1862: 44,926 „
bis ult. Juli 1861: 44,424 Thlr. 1862: mehr 502 „

Kaiser Ferd.-Nordbahn. für Pers. für Güter Summa bis ult. Juli:
Juli 1862: 324,353 fl. 1,005,643 fl. 1,329,996 fl. 8,821,909 fl.
„ 1861: 307,376 fl. 1,029,447 „ 1,336,824 „ 9,418,487 „

Buschtêhrader Eisenbahn. Juli 1862: Für 8,478 Personen und 1,037,975 Ctr. Frachten 64,244 fl. 33 kr. Bis ult. Juli 388,693 fl. 35 kr. österr. W.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.
Einnahmen für Personen Frachten Kohlen Zusammen:
Im Juli 1862: 36,186 frs. 51,402 frs. 22,912 frs. 110,500 frs.
einschliesslich der an die Gesellschaft Mackenzie & Cie. zu zahlenden 50 % der Einnahme der Strecke Hasselt-Landen mit circa 15,560 frs.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. I. Berlin-Stargard.
Einnahmen für Personen Güter Zusammen Diff. 1862:
Im Juli 1862: 61,566 Thlr. 57,111 Thlr. 118,677 Thlr.
Im „ 1861: 68,047 „ 46,167 „ 114,214 „ +12,559 Thlr.
II. Stargard-Cöslin-Colberg.
Im Juli 1862: 17,985 Thlr. 12,965 Thlr. 30,950 Thlr.
Im „ 1861: 17,948 „ 11,081 „ 29,029 „ + 5,482 „

Pfälzische Eisenbahnen. I. Ludwigsbahn.
Einnahme für Personen Güter Kohlen Summa Differenz 1862:
Juli 1862: 41,511 fl. 57,696 fl. 71,378 fl. 170,587 fl.
„ 1861: 42,118 „ 45,113 „ 54,195 „ 141,427 fl. +29,159 fl.
II. Maximiliansbahn.
Juli 1862: 10,495 fl. 12,620 fl. 11,424 fl. 34,540 fl.
„ 1861: 9,328 „ 7,335 „ 7,813 „ 24,477 fl. + 10,062 fl.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Juli 1862:
Einnahme für Pers. Güter. Summa. bis ult. Juli 62: bis ult. Juli 61:
Thlr. 69,371 113,415 182,786 1,122,732 977,154
(Mehr-Einnahme bis ult. Juli 1862 gegen 1861: 145,578 Thlr.)

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Dampfschifffahrtsgesellschaft
des
Oesterreichischen Lloyd in Triest.

Die neuen Fahrpläne und Tarife der Dampfschifffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, sowie jede weitere Auskunft erhält man kostenfrei bei Herrn
G. Thornton in Leipzig,
General-Agenten des Oesterreichischen Lloyd für Norddeutschland und
bei den Herren **Lüder & Tischer** in Dresden,
Agenten des Oesterreichischen Lloyd.
Auskünfte über die Fahrpläne und Tarife ertheilen auch nachstehende Leipziger Speditionshäuser: **J. C. Seebe, J. F. Oehlschläger, Uhlmann & Co., Gerhardt & Hey, C. G. Lentsch.**

Draht-Verbindungs-Muffen

von engl. Gussstahl $^3/_4$'' liefert in jeder Quantität à Stück **1 Sgr. 5 Pf.**

Rudolph Wasserlein
Berlin, Brandenburg. Str. 48.

von 2—18 Zoll Durchm.; kosten bei grösserer Dauerhaftigkeit $^1/_4$—$^1/_6$ eiserner Röhren. Zu **Wasser-, Maische- und Jaucheleitungen** etc., als: **Siele und Abflüsse, Durchlässe** bei Wegebauten und als Ersatz für Feldbrücken zu empfehlen.

Verlag von Julius Springer in Berlin:
Soeben ist erschienen:
Rechen-Aufgaben
aus der
Elektricitäts-Lehre.
Besonders für Telegraphen-Beamte
von
C. A. Nystrom,
Telegraphen-Stations-Director.
Mit einer Figurentafel. Preis $12^1/_2$ Sgr.

Soeben erschien und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:
Die
Versicherungs-Gesellschaften,
ihre
Ergebnisse und ihre Abschlüsse
im Jahre 1861
von
Friedrich Hasselbaum,
Mitredacteur der Neuen Frankfurter Zeitung.
Nebst einer Tabelle, enthaltend: Grundcapital, Nominalbetrag der Actien, Baareinschuss, Capitalreserve, Prämienreserve etc. mit vergleichender Uebersicht gegen das Jahr 1860.
Preis 25 Ngr.
Leipzig. **Otto Voigt.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N^o. 70. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 30. August 1862.

Inhalt: **Die neuen Eisenbahn-Frachtbriefe.** — Eisenbahnen: Projecte und Bau: Halberstadt-Wernigerode-Börsum. Odenwald-Bahn, Eröffnung. Böhmen, Eisenhahn-Projecte. Brennerbahn. Project einer Eisenbahn von Raab über Papa und Keszthely zum Anschlusse an die Ofen-Pragerhofer Bahn. Galizische Bahnen. — b. Eisenbahn-Betrieb: Personalnachricht. Bericht der Bundes-Ausschuss-Commission zur Prüfung der Leistungsfähigkeit der Deutschen Eisenbahnen. Preussen und seine Eisenbahnen. Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn, Wiederaufnahme des eignen Betriebes. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, ermässigter Frachttarif für directe Steinkohlentransporte. Wilhelms-(Cosel-Oderberger) Bahn, General-Versammlung. Wilhelmsbahn, Fracht-Bonification für Steinkohlen. Thüringische Eisenbahn, General-Versammlung. Rhein-Nahe Bahn, Petition des Revisionsausschusses. Oesterreichische Staatsbahn — Ausland: Oronbahn, Betriebseröffnung. — Telegraphenwesen: Telegraphen-Vertrag zwischen Oesterreich und den vereinigten Donaufürstenthümern. — Technisches: Ueber die Ursache von Locomotiv-Achsenbrüchen, und die Mittel zur Verhinderung derselben. — Postwesen: Die Beförderung von Briefen nach Städten in den aus der Union geschiedenen Staaten von Nordamerica. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Pfälz. Ludwigsbahn**, Convertirung von Prioritäts-Obligationen. **Kgl. Westfälische Eisenbahn**, ermässigter Tarif für Roheisen-Transporte. **Königl. Niederschlesisch Märkische Eisenbahn**, Submissionen. **Thüringische Eisenbahn**, General-Versammlung. **Main-Weser Bahn**, directe Güterbeförderung. — **Einnahmen.**

Die neuen Eisenbahn-Frachtbriefe.

I.

Die Nummer 57 dieser Zeitung enthält einen Artikel: „Das Frachtbrief-Formular des neuen Vereins-Güter-Reglements", durch welchen, obgleich darin verschiedene Mängel des neuen Formulars besprochen werden und, um diese Mängel zu beseitigen, der Entwurf eines neuen Formulars mit den nöthigen Erläuterungen beigegeben ist, diese Materie selbst, wie es scheint, noch lange nicht erschöpft ist; denn es lassen sich noch eine Menge anderer nicht unwesentlicher Bedenken gegen die Beibehaltung dieses Formulars, sowohl bezüglich der Form, als auch der Anordnung des Inhalts anführen.

Die Kritik, die von Seiten des Publicums über das neue Formular seit dessen Erscheinen ausgeübt worden ist, täglich noch ausgeübt wird und durchaus nicht zu Gunsten desselben ausfällt, entzieht sich leider der Cognition der Eisenbahn-Directionen, da sie sich in der Regel nur den Expeditions-Beamten gegenüber, welche täglich mit dem Publicum direct verkehren, Luft macht. Es kann daher der Sache selbst, um die es sich handelt, wohl nur förderlich sein, wenn practische Beamte sich von ihrem Standpuncte aus über die Zweckmässigkeit oder die Mängel des neuen Formulars vernehmen lassen, und einen anderen Zweck sollen diese Zeilen eben auch nicht haben.

Die Nothwendigkeit, dass das zu einem Frachtbriefe, als Urkunde eines abgeschlossenen Transportvertrages, zu verwendende Formular ein allgemein und leicht verständliches, sowie für den expedirenden Beamten und das Publicum schnell und sicher zu handhabendes sein müsse, ist über jeden Zweifel erhaben. Es würde also lediglich darauf ankommen, zu untersuchen, inwiefern das neue Formular diesen Hauptanforderungen entspricht.

Betrachtet man zunächst die Form der neuen Frachtbriefe, so ergiebt sich, dass dieselbe eine von der bisher üblichen durchaus abweichende und, so lange Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Verbindungen bestehen, überhaupt nicht, oder doch nur in sehr beschränktem Masse zur Anwendung gekommen ist. Diese Abweichung allein würde zwar, wenn sie sich als practisch erwiese, die Anwendung nicht ausschliessen, aber das Fremde dieser Form stört sowohl das Publicum wie den expedirenden Beamten vergleichsweise ebenso, als wenn die Einrichtung getroffen werden sollte, gewöhnliche Briefe nicht mehr der Länge nach, sondern auf den Kopf gestellt und dann quer durch zu adressiren. Ausserdem ist das ganze Formular, um handlich zu sein, an und für sich zu gross, und wird dadurch unbequem beim Ausfertigen, beim Kartiren, beim Verpacken in den Frachtkarten, beim Dekartiren etc. Mit einem Worte, es geht ihm eben ein jeder practischer Vortheil vor dem bisherigen ab.

Was die Einrichtung, die Anordnung des Schriftwerks betrifft, so weicht dieselbe, ohne practischen Vortheil zu gewähren, noch bei Weitem mehr von der bisher üblichen ab, als die Form. Die Adresse, als Hauptsache, muss meiner Meinung nach einen für sich abgeschlossenen Raum einnehmen und sich weder mit Frachtkarten- und Positions-Nummer, noch mit der Wagen-Nummer, am allerwenigsten aber mit dem Stempel der Empfangs-Station in ein und demselben Felde befinden. Der Stempel namentlich braucht bei der Einrichtung der neuen Formulare gar nicht übermässig gross zu sein, um nach dem Aufdrücken bis in die Adresse hineinzureichen und diese unleserlich, mindestens undeutlich zu machen. Das Wort „über" unter dem Worte „Station" giebt nicht blos zu unnöthiger Umexpedition Veranlassung, sondern es wird neben demselben vom Publicum sogar Marke, Nummer, Inhalt etc. der innen verzeichneten Colli angegeben, Beweis genug dafür, dass der Sinn desselben ein dunkler sein muss. Will ein Versender dem Gute eine bestimmte Tour vorschreiben, so macht er dies selbst viel besser durch das sprachgebräuchliche „via", was keinen Zweifel über seine Bedeutung zulässt. Für solche vereinzelte Fälle einen besonderen Vordruck zu machen, ist also vollständig überflüssig.

Nächst der Adresse folgt auf dem neuen Formular die Angabe des versicherten Werthes, und unmittelbar darunter, in gleichem Felde, die Nachnahmesumme. Das Unpractische dieser Einrichtung besteht aber nicht allein in der zeitraubenden Translocirung des Nachnahmebetrages auf die Rückseite des Frachtbriefes, sondern, das Publicum verwechselt häufig beide Rubriken und trägt die Versicherungssumme als Nachnahme, und umgekehrt den Nachnahmebetrag als Versicherungssumme ein, ein Irrthum, der im Drange des Geschäfts sehr leicht vorkommen kann, mit Rücksicht auf die erwähnte Einrichtung des Formulars aber sehr verzeihlich ist. Die nachtheiligen Folgen, welche daraus ent-

stehen, sind: dass der Versender, der sein Gut versichert zu haben glaubt, statt dessen zu seinem grossen Erstaunen einen Nachnahmebetrag offerirt erhält, der ihm gar nicht gehört und den er deshalb refüsirt; der Adressat dagegen soll eine bedeutende Nachnahme zahlen, während er mit seinem Geschäftsfreunde in laufender Rechnung steht, und er verweigert deshalb die Annahme des Gutes. Weitläufige Correspondenzen müssen dann die Angelegenheit erst wieder regeln und die Ablieferung der Sendung wird verzögert. Umgekehrte Verhältnisse treten natürlich ein, wenn der Nachnahmebetrag als Versicherungswerth eingetragen wird. Meiner unmassgeblichen Meinung nach gehört der vom Absender selbst auf dem Frachtbriefe notirte Nachnahmebetrag als erste Position in die Geldcolonne und nirgend anders hin. Die Versicherungssumme dagegen hat wieder auf der Aussenseite des Frachtbriefes nicht zu erscheinen, sondern im Innern desselben, wo sie mit und neben dem Gewicht der Sendung die beiden Factoren bildet, worauf sich die Berechnung der Transportkosten gründet.

Die nächstfolgende Rubrik auf dem neuen Formular ist die der „Specification der Nachnahme". Nach § 9 des Vereins-Reglements kann die Specificirung des Nachnahmebetrages allerdings verlangt werden; welcher Zweck aber eigentlich damit verbunden sein soll, ist durchaus unklar. Aus welchen einzelnen Summen sich ein nachgenommener Betrag zusammensetzt, hat meines Erachtens für die Eisenbahn-Verwaltung gar kein Interesse, es ändert auch durchaus nichts an dem einfachen Factum, dass die Eisenbahn die als Nachnahme überschriebene Summe von dem Empfänger des Gutes einzuziehen übernimmt, und sie nicht auszahlt, sobald der Empfänger sie nicht vergütet hat. Glaubt der Empfänger die Höhe des nachgenommenen Betrages nicht in Ordnung, so ist es wohl das Natürlichste, dass er sich mit demjenigen, der den Betrag überschrieben hat, also mit dem Absender des Gutes, in Verbindung setzt, nicht aber die Eisenbahn-Verwaltung als Vermittlerin benutzt. Ausserdem ist auch aus der Praxis nachzuweisen, dass unter hundert mit Nachnahme belasteten Frachtbriefen gewiss bei fünfundneunzig die Specification fehlt, trotzdem bis jetzt ein Vordruck dafür immer vorhanden war, Beweis genug für das Werthlose dieser Rubrik. Nach alle dem komme ich also zu dem gewiss ganz berechtigten Schlusse, dass die „Specification des Nachnahmebetrages" weder auf die Vorderseite des Frachtbriefes, noch an irgend eine andere Stelle desselben gehört, sondern als vollkommen überflüssig wegfällt*.

Gegen die letzte Rubrik auf der Vorderseite des Frachtbriefes: „Stempel der Bahnen" lässt sich nichts erinnern, denn die Stempel gehören auf die Vorderseite; die Frage wäre blos die, ob die angewiesene Stelle die richtige ist. Doch davon weiter unten.

Der innere Raum des neuen Formulars dürfte einer besseren Benutzung fähig sein. Das Lineament ist viel zu weitläufig und z. B. für Handlungshäuserd, ie nur einen mittelmässigen Versandt haben, schon unzureichend. Wird daher eine Allonge nöthig, so kann dieselbe nur mittelst eines zweiten Formulars, an dem der Kopf entfernt ist, bewirkt werden, da das neue Formular unter der letzten Linie den „Wiegestempel", die „Unterschrift" und den „Stempel der Abgangsstation" verlangt, während, wenn das Lineament einfach bis zum Ende des Formulars läuft, die Verlängerung durch jedes beliebige Blatt Papier, worauf nur die Linien verlängert zu werden brauchen, bewirkt werden kann. Ferner erscheint es unpractisch, dem Wiegemeister wie dem Absender durch Vordruck bestimmte Plätze für Stempel und Unterschrift anweisen zu wollen, denn beide setzen schon von selbst, und viel regelrechter, Stempel und Unterschrift dahin, wo die Specification der Colli mit ihrem Gewicht etc. aufhört, so dass dadurch der Frachtbrief abgeschlossen wird und kein leerer Raum dazwischen entsteht. Der Abgangsstempel im Innern ist einfach dahin zu placiren, wo alle übrigen Stempel sich befinden, nämlich auf die Vorderseite. Die Frachtbriefe inwendig zu stempeln, ist sehr zeitraubend, da jeder einzelne Brief geöffnet und wieder zugemacht werden muss, bevor ein zweiter gestempelt werden kann. Die Nachnahmecolonne im Innern ist nichts als ein Lückenbüsser, denn irgend welchen Zweck hat sie an dieser Stelle nicht. Ueberhaupt lässt sich für die grosse Sorgfalt, die der Rubrik „Nachnahme" bei dem neuen Formular gewidmet ist, — sie findet sich zweimal auf der Vorderseite, einmal im Innern und einmal auf der Rückseite, also im Ganzen viermal, — kaum eine Erklärung finden. An die Stelle der Nachnahmecolonne im Innern ist die des declarirten Werthes und zwar unmittelbar neben der Colonne für abgerundetes Gewicht zu setzen, welche letztere beizubehalten sein dürfte, da das Nichtvorhandensein die Frachtberechnung erschwert, das Publicum sich auch mit der Zeit daran gewöhnt hat, Centner und Zehntel-Centner richtig auszusetzen, und Verstösse dagegen selten vorkommen.

Die Rückseite des neuen Formulars scheint in ihrer Anordnung ganz verfehlt zu sein, denn die Berechnung sämmtlicher Kosten muss, in die Augen fallend, auf der Vorderseite des Frachtbriefes hervortreten; ausserdem hält das Um- und Umwenden des Frachtbriefes das Expeditionsgeschäft sehr auf. In der jetzigen Form ist das Schema für die „Nota" einerseits mangelhaft, andrerseits zu weitläufig. Den Francaturbetrag auf dem Frachtbriefe in einer besonderen Colonne zu verzeichnen und, wie dies von vielen Expeditionen geschieht, einen quittirenden Vormerk darunter zu setzen, hat weder einen Zweck noch einen Effect; denn Quittung über bezahlte Francatur ertheilt man dem Absender, und eine besondere Notiz deshalb auf dem Frachtbrief zu machen, hat weder für den Empfänger noch für den expedirenden Beamten irgend welchen Werth, raubt dem letzteren vielmehr die ihm so kostbare, weil stets beschränkte Zeit. Es genügt vollständig, wenn das Wort „franco" quer durch die Frachtcolonne mit rother Dinte geschrieben wird. Für die Rubrik: „Einheits-Frachtsatz", der als Ueberschrift das kurze „per Ctr." zu substituiren wäre, und die ich nicht für überflüssig halten kann, wüsste ich eine passendere Stelle, als sie auf dem neuen Formular hat, nicht anzugeben. Was ausser dem Nachnahme-, Provisions- und Frachtbetrage noch in die — NB. auch mit einer Pfennig-Rubrik zu versehende — Geldcolonne zu bringen ist, als: Assecuranz-Prämie, Rollgeld, Lagergeld etc., kann in der zweiten, dritten, vierten etc. Linie unter der zuerst für den Frachtbetrag benutzten, seiner Gattung nach vor der Linie aufgeführt und dann die Rechnung durch beliebige, nicht vorgedruckte Abschlussstriche abgeschlossen werden, denn die letzteren geben, wie die Praxis dies bestätigt, nur Veranlassung, den Raum in der Geldcolonne zu verschwenden.

Da endlich alle vier Seiten des neuen Formulars bedruckt sind, so ist es jetzt nicht mehr möglich, in Fällen, wo Absender und Empfänger ein und dieselbe Person ist, demselben Behufs leichterer Legitimation am Bestimmungsorte, wie dies bisher zu geschehen pflegte, einen Abschnitt vom Frachtbriefe zu geben, ohne diesen an seinen edelsten Theilen zu verletzen*. Es ist dies zwar ein Punct von ganz untergeordneter Wichtigkeit, er darf aber, wie es mir scheinen wollte, nicht fehlen, wo es sich um die Besprechung der Mängel des neuen Formulars handelt.

Die neuen Formulare C., welche ausser allen vorerwähnten Rubriken noch mit einer weiteren über „das declarirte Interesse der rechtzeitigen Ablieferung" versehen sind, werden sehr wahrscheinlich niemals zur Anwendung kommen, denn jeder Versender von Frachtgütern, dem an rechtzeitiger Lieferung seiner Sendung gelegen ist, wird es vorziehen, dieselbe als Eilgut befördern zu lassen, anstatt bei einer Interesse-Versicherung 1 pCt. des declarirten Interesses als Versicherungsgebühr zu zahlen**.

---

* So lange § 9 des Vereins-Reglements besteht, muss u. E. auch dem Publicum auf dem Frachtbriefe Platz gegeben werden, um der Bestimmung des § 9 nachkommen zu können. Die Red.

* Der Verfasser will dieses auf die Weise bewerkstelligt wissen, dass der Güter-Expeditionsstempel der Versandt-Station im innern Frachtbriefe und zwar in die Ecke unten rechts (wo auf dem Formular der Stempel und Abschnitt steht) gesetzt wird. Diese Ecke soll dann als Abschnitt mittelst einer durch jenen Stempel laufenden Schlangenlinie in der Weise getrennt werden, dass das grössere Stempelstück, auf welchem sich der Name der Güter-Expedition und der Eisenbahn befindet, auf dem Frachtbriefe zurückbleibt. Die Red.

** Wie wir bereits in unserem Referat über die Verhandlungen der Amsterdamer General-Versammlung S. 628 mittheilten, hat letztere das Formular

Mit Rücksicht auf die in Vorstehendem entwickelten Ansichten über die Erfordernisse eines Frachtbriefes ist nun das unter A. folgende neue Formular aufgestellt, und so weit meine Erfahrungen auf diesem Felde reichen, glaube ich, dass es allen billigen Anforderungen entsprechen wird, die sowohl Seitens des Publicums, als auch Seitens der Eisenbahnbeamten selbst an ein Frachtbrief-Formular gemacht werden können. Als Erläuterungen dazu wird das vorstehend Gesagte genügen, so dass hier nur noch einige zusätzliche Bemerkungen einzuschalten wären.

Alles das, was auf der Vorderseite nothwendig seinen Platz finden muss, wie die Adresse, die Notiz über Frachtkarten- und Positionsnummer, die Wagennummer, die Berechnung sämmtlicher Kosten, die Stempel der Bahnen etc., ist in vier für sich abgeschlossene Felder gebracht, um die Uebersicht zu erhöhen, und jedes dieser Felder gewährt, obgleich dies Formular kleiner als das jetzt eingeführte ist, hinreichend Raum für das Schriftwerk. Die Anordnung des Lineaments im Innern gewährt für den Aussteller des Frachtbriefes, noch mehr aber für den expedirenden Beamten eine Bequemlichkeit in der Handhabung beim practischen Gebrauch, wie sie bis jetzt gewiss vermisst worden ist, und der Raum für die Specification der Colli im Innern ist bedeutend grösser, als in den neuen Formularen.

Wenn das von mir gegebene Formular auch nicht der Art ist, dass es jede fernere Verbesserung ausschliesst, so wird es doch an Zweckmässigkeit für den practischen Gebrauch wesentliche Vorzüge vor dem jetzt eingeführten bieten*. S.....g.

C. bereits aufgegeben, und soll die Werthdeclaration in einer besonderen, mit einem breiten schwarzen Rande eingeschlossenen Rubrik auf dem Frachtbriefe gegeben werden. Die Red.

* Wenn auch auf die meisten der im vorliegenden Aufsatze gerügten Mängel des neuen Vereins-Frachtbrief-Formulars bereits in dem Aufsatz in No. 57 aufmerksam gemacht sein und das vorliegend empfohlene Frachtbrief-Formular sich nur in wenigen Puncten von dem in No. 57 proponirten unterscheiden möchte, so theilen wir doch diesen Aufsatz mit, weil wir glauben, dass eine mehrfache Besprechung dieses wichtigen Thema's von Seiten der dem practischen Eisenbahn-Dienst angehörigen Beamten nur erwünscht sein kann.

Aus demselben Grunde und um zu zeigen, wie vielseitig die Opposition gegen das neue Frachtbrief-Formular ist, lassen wir noch einen, wenige Tage später uns zugegangenen zweiten Aufsatz über dasselbe Thema folgen, welcher mehrere beachtenswerthe neue Vorschläge bringt.

Die Hauptsache scheint uns noch immer das zu sein, dass die Adresse und die Fracht-Note, um welche es dem Adressaten meistens zunächst zu thun ist, auf der äussern Seite des Frachtbriefes zu stehen komme, wie solches übereinstimmend in den drei vorliegenden Aufsätzen beantragt wird.

Die zu den betreffenden Aufsätzen gehörigen Formulare legen wir in einer separaten Beilage vor, da (wie der Verfasser des zweiten Aufsatzes sehr richtig bemerkt) sich eine gründliche Prüfung nur dann vornehmen lässt, wenn man in den Stand gesetzt ist, das Formular wie im practischen Gebrauche zur Hand zu nehmen.

Das Vereins-Güter-Reglement wird übrigens in Folge eines von Hannover ausgegangenen Revisions-Antrages auf einer ausserordentlichen General-Versammlung des Vereins in diesem Jahre nochmals zur Berathung kommen. Wir zweifeln nicht, dass die geehrte Commission für Revision des Vereins-Güter-Reglements die von den verschiedensten Seiten gegen die Form des dermaligen (neuen) Vereins-Frachtbrief-Formulars erhobenen Bedenken in Erwägung ziehen und der General-Versammlung entsprechende Vorlagen machen wird. Die Red.

II.

In der No. 57 dieser Zeitung wurde auf die Nothwendigkeit der Abänderung des neuen Frachtbrief-Formulares hingewiesen, was dankend anerkannt werden muss, sowohl von den Fxpeditions-Beamten, wie vom Handelsstande, der ebenso wie jene die Mängel des neuen Formulares beklagt. Ebenso war es verdienstlich, durch einen neuen Vorschlag den Anknüpfungspunct für weitere Besprechungen gegeben zu haben, welche nöthig sind, um zu einem befriedigenden Resultate zu gelangen, denn auch der Vorschlag in No. 57 hat seine Mängel noch, wenngleich er deren viele beseitigte.

Wir erlauben uns das unter B. folgende Formular mit dem Bemerken vorzulegen, dass wir die verehrliche Redaction ersuchten, dasselbe nicht in den Text der Zeitung, sondern separat abzudrucken, weil sich eine gründliche Prüfung nur dann vornehmen lässt, wenn man in den Stand gesetzt ist, das Formular wie zum wirklichen Gebrauch zur Hand zu nehmen.

Die Adresse ist als zweckentsprechend unverändert wie in No. 57 beibehalten.

Zur Werth-Versicherung musste nothwendig auch noch die Versicherung des Lieferungs-Interesses zugefügt werden. Beide Summen erscheinen auf der Vorderseite nur in Ziffern, weil sie so, bei Raum-Ersparniss, den besten Ueberblick gewähren. In Worten ausgeschrieben und vom Versender eingetragen, erscheinen sie nochmals im Innern des Frachtbriefes in besonderen Rubriken, welche wünschenswerth erscheinen, um Eintragungen in dieselben wie: „Versichert bei der N. N. Gesellschaft“ etc. vornehmen, Versicherungsstempel solcher Gesellschaften aufdrücken, oder deren Marken aufkleben zu können.

Mit den Rechnungs-Rubriken auf der Vorderseite, unter Voranstellung von Nachnahme und Provision, erklären wir uns einverstanden. Es muss jedoch die Bezeichnung der Geld-Rubriken fortfallen und wird statt dessen das Fl.- oder Thlr.-Zeichen bei der Ausfertigung vorangestellt.

Unentbehrlich aber ist die Rubrik für den Einheitsfrachtsatz. Die Eintragung ist laut Art. IX. 4. des „Uebereinkommens“ geboten. Sie dient dem frachtzahlenden Empfänger zur Controle und muss es bedauert werden, dass von den Expeditionen freilich oft genug diese Vorschrift nicht erfüllt wird. Irrthümer sind durch Befolgung derselben schwerlich zu befürchten.

Das Vordrucken des Wortes „Frachtzuschlag“ hielten wir, wie der Entwurf in No. 57, für überflüssig, da dasselbe ohnedies den Expeditionen nicht geläufig und von ihnen meist die Abkürzung: „Vers.“ (Versicherung) oder „Ass.“ (Assecuranz) vorbemerkt wird.

Die Vorder-Rubrik für den Expeditionsstempel zu verwenden, ist gewiss schon deshalb nicht zweckmässig, weil der Raum zu schmal dafür ist. Wir bedürfen desselben aber auch zur öfteren Beisetzung von Karten- und Frachtbrief-No. und zwar jedesmal, wenn durch Umspedition ein neuer Frachtsatz erscheint, mit dem auf gleicher Linie die No. und Position der neuen Karte zu stehen kommen muss.

Der Stempel der Abgangs-Station und die Wagen-No. gehören wohl gleich dem Wiegestempel am besten wie bisher auf die innere Seite des Frachtbriefes. — Derselbe liegt dem Lademeister aufgeschlagen vor. Er revidirt das Gut, wiegt es, lässt es verladen und setzt die No. des Wagens ein, drückt die Stempel auf und es befinden sich alle Bezeichnungen, Marken und Stempel auf einer Seite, was bequem und sicher ist.

Die innere oder Hauptseite des Entwurfs zu No. 57 hat den grossen Fehler, dass das Gewicht in der Falte erscheint. Wir setzten die Gewichts-Columne vor die Bruchmitte des Frachtbriefes, weil sonst beim Aufschlagen der Frachtbriefe, insofern Begleitpapiere denselben beigefügt sind, die Gewichtsbeträge erst nach dem Entfernen der Beilagen eingesehen werden können. Im Uebrigen ist die Specification der Nachnahmen, obgleich sie in den seltensten Fällen vom Briefaussteller vollzogen wird, hier am Platze.

Die Erklärungen wegen zollamtlicher Behandlungen und Beifügung von Beilagen etc. in eine schmale Rubrik im Innern des Frachtbriefes zusammen zu drängen, ist unpractisch und um so weniger motivirt, als wir noch die Rückseite frei haben, wohin diese Erklärungen auf unserem Entwurf verlegt sind.

Der übrige Raum der Rückseite ist zur Aufnahme der Bahnstempel bestimmt.

Wir glauben, dass die Frachtbriefe in dieser von erfahrenen Expeditions-Beamten vorgeschlagenen Form allen Anforderungen genügen werden und müssen dringend wünschen, dass die Einführung derselben nicht auf sich warten lassen werde. v. Rz'.

Verwendung von Frauenspersonen beim Eisenbahndienste.

Eine wichtige und interessante Frage für die Eisenbahn-Verwaltungen, wie für die National-Oeconomie ist die Verwendung von Frauenspersonen beim Eisenbahndienste. Soviel uns bekannt, ist eine solche Verwendung in Deutschland (ausser Oesterreich) nur sehr vereinzelt vorgekommen, z. B. bei der Kgl. Sächsischen Westlichen Staatsbahn, wo dem Vernehmen nach in einzelnen Fällen die Unterstützung der Cassirer durch ihre Frauen zugelassen worden ist. Einen umfassenderen Gebrauch haben die Bahnverwaltungen Oesterreichs, namentlich die der Oesterreichischen Staatsbahn, sowie der Südbahn von den Diensten der Frauen beim Eisenbahnbetriebe gemacht, und zwar mit viel Glück.

Da es von Interesse für unsere Leser sein wird, Specielleres in dieser Beziehung zu erfahren, so theilen wir im Folgenden die Angaben mit, welche No. 33 des Oesterreichischen Centralblatts über diesen Gegenstand bringt:

„Auf den Oesterreichischen Eisenbahnen werden gegenwärtig in nachstehenden Strecken und Stationen Frauenspersonen beim Eisenbahndienste verwendet, und zwar:

Auf der nördlichen und der Wien-Neu-Szönyer Linie der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, auf den Lombardisch-Venetianischen Eisenbahnen und aushülfsweise auch auf den Strecken Ofen-Kanizsa und Stuhlweissenburg-Uj-Szöny der Südbahn-Gesellschaft für den Signal- und Schrankenwächterdienst. Ferner in der Station Prag eine Frau bei der Fahrkarten-Ausgabe und in der Station Peri auf der Südtiroler Bahn die Frau des dortigen Stationschefs für den Telegraphendienst.

Die letzterwähnte Frau hat vorher die vorgeschriebene Prüfung mit günstigem Erfolge bestanden, und versieht anstandslos den Dienst, wofür sie eine jährliche Remuneration von 200 fl. bezieht. Ingleichen hat auch die in der Station Prag für die Fahrkarten-Ausgabe III. Classe verwendete Frau des in demselben Locale mit der Fahrkarten-Ausgabe II. Classe betrauten Beamten bisher anstandslos den Dienstesanforderungen entsprochen. Diese bezieht einen jährlichen Gehalt von 400 fl.

Was die Verwendung der Frauenspersonen für den Signal- und Schrankenwächterdienst auf den oben bezeichneten Bahnen anbelangt, sind auch in dieser Richtung keine Anstände vorgekommen. Einen Beleg für die entsprechende Besorgung dieses Dienstzweiges dürfte auch der auf der nördlichen Staats-Eisenbahn vorgekommene und bereits in No. 23 des Centralblattes erwähnte Fall liefern, wo die Bahnwächtersfrau Anna Sonek durch ihre Geistesgegenwart den Zusammenstoss zweier Züge verhütet hatte und aus diesem Anlasse mit einer Remuneration betheilt wurde.

Uebrigens wird auf den erwähnten Strecken der Signal- und Schrankenwächterdienst nicht ausschliesslich von Frauenspersonen besorgt, sondern alle wichtigeren Signalposten und Wegübersetzungen sind auch jetzt noch von männlichen Wächtern besetzt. Die für den Signal- und Schrankenwächterdienst verwendeten Frauenspersonen sind durchgehends Frauen der bei der Bahnerhaltung in Verwendung stehenden Bahnwächter, und beziehen für diesen Dienst auf den beiden Linien der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft den monatlichen Lohn von 8 bis 9 fl. und auf den Lombardisch-Venetianischen Bahnen 15 oder 18 Francs. Dieselben wurden durch die Bahn-Aufseher und Strecken-Chefs in den Signalisirungs-Vorschriften unterrichtet und einer Prüfung unterzogen. Sie verrichten den Dienst selbstständig und nur für den Verkehr der Züge während der Nachtzeit haben ihnen die Bahnwächter Aushülfe zu leisten. Nachdem jedoch die den Wächterweibern übertragene Dienstleistung nicht bloss in einer zeitweisen Aushülfe besteht, sondern dieselben den Dienst stabil und selbstständig besorgen, müssten, wenn die Massregel der Verwendung von Frauenspersonen beim Eisenbahndienste in Oesterreich definitiv durchgeführt werden sollte, die Signalwächterinnen auch persönlich und nicht, wie bisher, deren Männer für den Dienst verantwortlich erklärt werden, in welchem Falle die zu der Besorgung des Signaldienstes verwendeten Frauenspersonen gleich den früher mit diesem Geschäfte betrauten männlichen Wächtern im Sinne des § 102 der Eisenbahn-Betriebsordnung in Eid genommen werden müssten."

Wir knüpfen an diese Mittheilung die Bitte, dass die geehrten Vereins-Verwaltungen uns darüber durch Notizen erfreuen möchten, ob und in welcher Weise Frauen von ihnen im Eisenbahndienste verwendet werden.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Halberstadt-Wernigerode-Börsum. Berlin, 25. August. Gestern wurden die Vorarbeiten zu einer Zweigbahn von Halberstadt nach Wernigerode und von dort nach Börsum in Angriff genommen.

Eisenbahn nach der Maas. In Gladbach, Dülken und Umgegend wird für den Bau einer Eisenbahn nach der Maas eifrig agitirt. Die betheiligten Gemeinden haben sich bereit erklärt, den benöthigten Grund und Boden unentgeldlich zu liefern. Mehre Städte haben beschlossen, sich mit namhaften Summen zu betheiligen.

Odenwald-Bahn. (Eröffnung). Die Eröffnung der Odenwald-Bahn ist nunmehr dem „Schw. M." zufolge auf den 1. October festgesetzt worden. Was die Fortsetzung der Bahn von Mosbach bis Würzburg betrifft, so sind neuerdings über die beiden in Vorschlag gebrachten Zugslinien umfassende Erhebungen gemacht worden, so dass eine definitive Entscheidung baldigst zu erwarten steht.

Böhmen. Eisenbahn-Projecte. (Eisenbahn von Eger bis zur Landesgrenze bei Waldsassen und von Eger zur Sächsischen Grenze bei Voitensnauth). Am 28. August ist in Eger eine gemischte Commission unter der Leitung eines Abgeordneten der Böhmischen Statthalterei zur Begehung und Untersuchung der projectirten beiden Eisenbahntouren von Eger bis zur Landesgrenze bei Waldsassen und von Eger zur Sächsischen Grenze bei Voitensnauth zusammengetreten. Die letzt erwähnte Bahn soll sich an die Sächsisch-Bayerische Staatsbahn anschliessen und auf Kosten des Sächsischen Staates gebaut werden.

Brennerbahn. Trace. Diese Bahn wird sowohl bezüglich der Kunstbauten, als auch der landschaftlichen Reize, welche sie bietet, einen vorzüglichen, vielleicht den ersten Rang unter den Oesterreich. Bahnen einnehmen. Für die Strecke von der Brennerhöhe bis Sterzing sind vier Stationsplätze, einer bei der Post am Brenner, der zweite am Giglberge, der dritte in Gossensass und der vierte in Sterzing bestimmt. Die Bahn, knapp am Brenner Badhause vorüberlaufend, geht am Schellenberge auf das rechte Eisackufer über und passirt sogleich einen Tunnel, dem bald ein zweiter in Pantigl folgt. In das liebliche Pflerschthal mit dem unbesteigbaren Felsenkoloss des Tribulaun, der pyramidalen Weissspitze und einem schönen Gletscher im Hintergrunde einmündend, betritt die Eisenstrasse bei Ast einen dritten Tunnel, welcher eine Länge von 800 bis 1000 Fuss haben wird. Hinter diesem Tunnel geht die Bahn auf einem grossartigen, ungefähr 60 Fuss hohen Viaducte auf das rechte Ufer des Pflerscherbaches über. Sowohl der Tunnel als der Viaduct, die unmittelbar auf einander folgen, laufen im Kreisbogen, da hier die Bahn, welche, um die Brennerhöhe zu gewinnen, in das Pflerschthal abweicht, wieder in das Hauptthal zurückgeführt wird. Ein vierter Tunnel am Lamserkopf bei Gossensass beschliesst die interessante Tour dieser kurzen, aber höchst interessanten Abweichung der Bahn. Was die Inangriffnahme der Bahn anbelangt, so wird allgemein das nächste Frühjahr als die Zeit des Baubeginnes bezeichnet. (Oesterr. Centralbl.)

Project einer Eisenbahn von Raab über Papa und Keszthely zum Anschlusse an die Ofen-Pragerhofer Bahn. Das Comité ist bereits um die Bewilligung zu den technischen Vorarbeiten für diese Eisenbahn eingeschritten. Das Comité hat auch eine Denkschrift in Angelegenheit derselben kürzlich veröffentlicht, in welcher auf die grossen Vortheile hingewiesen wird, welche aus der Herstellung dieser Schienenstrasse dem Lande erwachsen. (Oesterr. Centralbl.)

Galizische Bahnen. Wien, 21. August. Ueber den Ausbau der Galizischen Eisenbahn gehen der „Presse" von früheren Angaben zum Theil abweichende bemerkenswerthe Mittheilungen zu. Danach ist der Weiterbau der Bahn von Lemberg bis Brody vertagt, bis die projectirte Russische Bahn von Odessa über Kiew nach Brody, bezüglich welcher dermalen die Verhandlungen bei der Russischen Regierung stattfinden, in Angriff genommen sein wird. Die Carl Ludwigbahn-Gesellschaft will erst dann den Ausbau der obigen Strecke übernehmen, weil erst dann die Rentabilität derselben gesichert erscheint. Die Handelshäuser zu Brody, welche zum Behufe des baldigen Ausbaues dieser Strecke bereits $1^1/_2$ Millionen Gulden gezeichnet haben, sind nun von dieser Subscription zurückgetreten, weil sie dieselbe nur in der Voraussetzung gemacht haben, dass die Carl Ludwigbahn-Gesellschaft schon jetzt zum Bau dieser Strecke sich entschliessen wird. Dagegen ist, wie schon mitgetheilt, jetzt der Bau der Bahn von Lemberg über Stanislau, Czernowitz nach Suczawa an die Moldauische Grenze auf die Tagesordnung gekommen.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Personalnachricht. Dem Mitgliede des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, Kaufmann Carl Wilhelm Aue zu Magdeburg ist der Rothe Adler-Orden vierter Classe verliehen worden

Bericht der Bundes-Ausschuss-Commission zur Prüfung der Leistungsfähigkeit der Deutschen Eisenbahnen. Wie der „Bad. Landesztg." geschrieben wird, hat die Bundes-Ausschuss-Commission zur Prüfung der Leistungsfähigkeit der Deutschen Eisenbahnen ihre Arbeiten jetzt beendet; das Ergebniss derselben wird der Bundes-Versammlung bei ihrem Wiederzusammentritt am 9. October vorgelegt werden. Man hat sich u. A. dahin geeinigt, in Betreff der Güterwagen vorzuschlagen, dass als Normalmasse für dieselben

A.

Diese durchgehende Linie bezeichnet die Bruch-Hälfte der vorderen Seite des Formulars.

No. der Frachtkarte und Position .....

.....

No. der Wagen .....

.....

Herrn E.....

in M.....

Station ..... der ..... Eisenbahn.

Stempel.

M.-W. E.
Güter-Exp. Magdeburg.
Eingeliefert 1/8. 1862.

Abgegangen 1/8. 1862 V.

716.

M.-W. E.
Angekommen 31/7. 1862. A.

NOTA.

Rt. / Fl.	Sgr. / Xr.	Pfg.

Nachnahme .....

(Die Summe ist in Buchstaben auszudrücken.)

Nachnahme-Provision .....

	per Ctr.
Fracht von . . . . . bis	
Begleitschein I. 512.	
„ „ . . . . . bis	
„ „ . . . . . bis	
Rollgeld	
„ „ . . . . . bis	
„ „ . . . . . bis	
„ „ . . . . . bis	
Rollgeld	
„ „ . . . . . bis	
„ „ . . . . . bis	
„ „ . . . . . bis	
„ „ . . . . . bis	

Stempel der Bahnverwaltung.

Magdeburg, den 18

Frachtgut.

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der in den besonderen Reglements der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verbände enthaltenen und mir/uns bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen.	No.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Wirkliches Brutto-Gewicht. Pfund.	Abgerundetes Gewicht. Ctr.	Abgerundetes Gewicht. $^1/_{10}$ Ctr.	Werthsumme nach § 23. No. 2 u. 3 des Reglements.	Bezeichnung der Beilagen, als: Begleitscheine, Declarationen, Zollquittungen etc. Erklärung wegen der zollamtl. Behandlung.
								Magdeburg-Wittenberge'sche Eisenbahn-Gesellschaft. Güter-Expedition.	Abschnitt.

B.

Erklärung wegen der zoll- und steueramtlichen Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelsperson etc. — Bezeichnung der beigeschlossenen Steuer- und Zolldocumente und sonstige Beilagen. — Angabe etwaiger Bleiverschlüsse.

Stempel der Bahnen (im Transitverkehr).

Herrn .....

in .....

Station ..... der ..... Bahn.

Werths-Versicherung (Zahlen)

Lieferfrists-Interesse-Versicherung (Zahlen)

Karten-No. und Position	**Nachnahme** (in Worten)	Frachtbetrag pro Ctr.		
	Nachnahme-Provision . . . . . Sgr. Pf.			
	Fracht bis			
	„ „			
	„ „			
	„ „			
	„ „			
	„ „			
	„ „			
	„ „			
	„ „			
	„ „			
	„ „			

Stempel der Bahnverwaltung.

..... den 18

Frachtgut.

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der im Reglement für den Vereins-Güter-Verkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der in den besondern Reglements der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verbände, enthaltenen und $\frac{\text{mir}}{\text{uns}}$ bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

im Wagen *No.*

Zeichen.	No.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Brutto-Gewicht. Ctr.	Brutto-Gewicht. Pf.

(Wiegestempel.)

Specification der Nachnahme.	Werths-Versicherung (in Worten).	Lieferfrists-Interesse-Versicherung (in Worten).

(Unterschrift des Absenders.)

(Stempel der Versandt-Expedition.)

— 700 —

Verlegt und herausgegeben von dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Gieseeke & Devrient in Leipzig

auf allen Deutschen Eisenbahnen die niedrigste Höhe im Lichten auf 6 Fuss 2 Zoll und die niedrigste Höhe der Thüre auf 5 Fuss 8 Zoll Rheinisch festgesetzt werde.

Preussen und seine Eisenbahnen. Das Preussische Eisenbahnnetz hat sich von $4_{,6}$ Meilen, welche Ende des Jahres 1838 im Betriebe standen, auf $769_{,03}$ Meilen Ende 1860 erweitert, und das darin angelegte Anlage-Capital nach und nach von 2,027,000 Thlr. auf rund 369,500,000 Thlr. gesteigert. Ende 1861 besass Preussen schon 790 Meilen im Betriebe befindlicher Eisenbahnen mit einem Anlage-Capital von rund 409 Millionen Thlr. Seitdem sind weiter eröffnet worden: $8_{,63}$ Meilen der Deutz-Giessener und $8_{,20}$ Meilen der Witten-Duisburger Bahn, zusammen $16_{,83}$ Meilen mit rund 10 Millionen Thlr. Anlage-Capital. Im Bau begriffen sind die Strecken: Altenbeken-Holzminden mit $6_{,70}$ Meilen, Halberstadt-Thale $3_{,84}$ Meilen, Thorn-Landesgrenze $2_{,00}$ Meilen, Neuberun-Landesgrenze $0_{,60}$ Meilen, Coblenz-Horchheim mit der Coblenzer Rheinbrücke $0_{,60}$ Meilen, Crefeld-Cleve mit $8_{,50}$ Meilen, die Vorpommersche Bahn mit $30_{,50}$ Meilen, mit einer Gesammtlänge von $52_{,74}$ Meilen, und einem ungefähren Anlage-Capital von 28,500,000 Thlr. Nach ihrer Fertigstellung wird das Preussische Eisenbahnnetz eine Ausdehnung von insgesammt 860 Meilen mit rund $447^1/_2$ Millionen Thlr. Anlage-Capital erhalten haben. Es kommen dann etwa $0_{,17}$ Meilen Eisenbahn auf eine Quadratmeile und resp. $4_{,65}$ Meilen auf je 100,000 Seelen bei Zugrundelegung der zuletzt ermittelten Bevölkerung. Von den oben gedachten Eisenbahnen haben die Staatsbahnen eine Länge von insgesammt 215 Meilen und nach vollständigem Ausbau mit einem fundirten Gesammt-Anlage-Capital von 88,364,300 Thlr., einschliesslich der Stammactien und Prioritäts-Obligationen der Niederschlesisch-Märkischen und Münster-Hammer Eisenbahn, und ohne Abzug der inzwischen amortisirten Beträge. An eigentlichen Staats-Anleihen sind zum Bau und zur Ausrüstung der Staatsbahnen bewilligt rund 66,000,000 Thlr. Von dem auf die Privatbahnen (einschliesslich der noch im Bau begriffenen Strecken 645 Meilen) fallenden Anlage-Capital hat der Staat für 120,650,000 Thlr. eine Zinsgarantie übernommen, und zwar für 75,400,000 Thlr. direct auf die Staatscasse, für 45,250,000 Thlr. auf die Staatsintraden aus den betreffenden Stamm-Unternehmungen. Ausserdem sind Seitens des Staats in Stammactien angelegt 3,917,300 Thlr. bei der Oberschlesischen, Cöln-Mindener, Bergisch-Märkischen und Stargard-Posener Eisenbahn. Leider haben sich die politischen und die Verhältnisse des Geldmarktes in den letzten Jahren so gestaltet, dass die in manchen Erwartungen getäuschte Privat-Speculation wenig Neigung hat, sich mit dem Bau der noch nothwendigen Eisenbahnen zu befassen. Dazu kommt, dass diese Linien, meist Zweige anderer grosser Verkehrsbahnen, geringere Aussicht auf eine grössere Rentabilität bieten und deshalb für die Speculation keinen Reiz besitzen, so wie, dass viele unserer grossen rentablen Verkehrsbahnen sich in den Händen zahlreicher Gesellschaften befinden, welche wohl geneigt sind, den Verkehr von den Zweiglinien aufzunehmen, nicht aber deren Ausbau selbstständig in die Hand nehmen wollen. Gerade dieser Umstand bietet bei uns im Gegensatze zu England und Frankreich, wo grosse und wohlhabende Gesellschaften sich mit der Herstellung vollständiger Eisenbahnnetze befassen, ein nicht zu unterschätzendes Hinderniss für eine so rasche Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes, wie sie zur Ausgleichung der Nachtheile der geographischen Lage des Staates noth thäte. Wenn sich eine durchgreifende Aenderung aller dieser Verhältnisse nicht so bald in Aussicht nehmen lässt, so muss die Regierung es als ihre Aufgabe betrachten, nach Massgabe der Stärke des Bedürfnisses und der Finanzlage des Landes die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes kräftig zu fördern, um so mehr, als der Staat aus solcher Massregel den Hauptvortheil zieht und ein Zurückbleiben hinter anderen benachbarten Staaten ihm die grössten Nachtheile bereitet. Ein Stillstand auf diesem Gebiete würde einem Rückschritte gleichstehen. Weit entfernt, einen Vergleich mit England und Belgien — zwei Länder, welche mit Eisenbahnen bedeckt sind, und von denen das erstere Ende 1859 bereits 2271, Ende 1860 2325, Ende 1861 etwa 2437 Millionen Thlr. auf Eisenbahnen verwendet hatte, — aushalten zu können, kann nicht bestritten werden, dass Preussen auch von anderen Nachbaren, namentlich Frankreich, Bayern, Hannover, Sachsen, Württemberg, überflügelt zu werden in Gefahr steht. In Frankreich wird sich das Eisenbahnnetz bald auf 2171 Meilen mit mindestens 1885 Millionen Thlr., in Bayern auf 297 Meilen mit 137 Millionen Thlr. Anlage-Capital, welches letztere vom Staate grösstentheils selbst beschafft, oder doch unter dessen Zinsgarantie ausgegeben ist, — in Sachsen auf 124 Meilen mit 67 Millionen Thlr. Anlage-Capital, in Hannover auf 123 Meilen mit 52 Millionen Thlr. Anlage-Capital — lediglich für Staatsbahnen — in Württemberg desgleichen auf 86 Meilen mit 51 Millionen Thlr. Anlage-Capital belaufen. In Frankreich, in Sachsen, in Württemberg und Bayern sind noch in neuerer Zeit sehr beträchtliche Neubauten beschlossen worden, sodass seiner Zeit entfallen werden:

	auf jede Quadratmeile:	auf je 100,000 Seelen:	
in Frankreich	$0_{,23}$	$6_{,00}$	
„ Sachsen	$0_{,46}$	$5_{,60}$	
„ Württemberg	$0_{,24}$	$4_{,80}$	Meilen
„ Bayern	$0_{,22}$	$6_{,46}$	Eisenbahn.
„ Hannover	$0_{,18}$	$6_{,65}$	
gegen „ Preussen	$0_{,17}$	$4_{,65}$	

Welche Anstrengungen Seitens der Niederlande gemacht werden, um das Land mit einem ausgedehnten Eisenbahnnetze zu überziehen, ist bekannt, nicht minder, wie man sich in Oesterreich und Russland trotz aller Ungunst der Verhältnisse beeifert, sich die Vortheile umfassender Eisenbahn-Verbindungen zu sichern.

Die in Deutschland herrschenden Missverhältnisse werden erst dann verschwinden, wenn der Staat den Bau, Besitz und Ankauf von Bahnen ganz auf- und der Privat-Industrie zurückgegeben haben wird. Alsdann lässt sich auch die Verschmelzung von einzelnen Bahnen zu Bahncomplexen möglich denken. Die Nachtheile der bisherigen zersplitterten Linien sind tiefeinschneidend in die freie gesunde Entwicklung des Verkehrs.

Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn. Wiederaufnahme des eignen Betriebes. Nach den Mittheilungen an die am 30. Juni abgehaltene General-Versammlung ist der Betriebsvertrag mit Altona-Kiel gekündigt, nachdem die verschiedenen Verhandlungen über eine Fortsetzung desselben erfolglos geblieben sind. Die Gesellschaft wird daher mit dem 1. Januar 1863 den Betrieb auf der Bahn von Elmshorn nach Itzehoe selbst übernehmen.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. (Ermässigter Frachttarif für directe Steinkohlentransporte). Der laut Bekanntmachung vom 22. April v. J. für directe Steinkohlentransporte in ganzen Wagenladungen aus dem Niederschlesischen Kohlenreviere nach den Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom 1. Mai v. J. ab eingeführte ermässigte Frachttarif wird vom 1. Septbr. ab auch auf die Stationen der Königl. Ostbahn von Frankfurt a. O. bis incl. Friedeberg ausgedehnt werden.

Wilhelms-(Cosel-Oderberger)Bahn. Ordentliche General-Versammlung am 30. Septemher zu Ratibor. — Tagesordnung: Vorlegung des Geschäftsberichts, Ergänzungswahl des Verwaltungsraths.

Wilhelmsbahn. (Fracht-Bonification für Steinkohlen). Ratibor, 19. August. Zur Förderung des Absatzes Oberschlesischer Steinkohlen nach Oesterreich ist höherer Genehmigung zufolge, vorbehaltlich des Widerrufs, denjenigen Versendern, welche innerhalb eines Jahres wenigstens 30,000 Tonnen über die diesseitige Strecke Kattowitz-Nicolai-Nendza nach Oderberg verfrachten, von der Königlichen Direction der Wilhelmsbahn eine Fracht-Bonification gewährt, die von Station Czernitz 6 Pf., von Rybnik 7 Pf., von Orzesche 10 Pf., von Nicolai 11 Pf., von Kattowitz 1 Sgr. 1 Pf. pro Tonne beträgt. Diejenigen Versender, welche von dieser Begünstigung Gebrauch machen wollen, haben ihre diesfälligen Anträge spätestens 8 Tage vor Beginn der Sendungen einzureichen. (B. B.-Z.)

Thüringische Eisenbahn. Ordentliche General-Versammlung am 22. September in Weissenfels. — Tagesordnung: Aenderung der Abstimmung in den Generalversammlungen durch Abänderung der betreffenden Paragraphen des Statuts, Vorlegung des Geschäftsberichts pro 1861, Wahl dreier Mitglieder des Verwaltungsraths. (S. off. Bekanntm.).

Rhein-Nahe Bahn. (Petition des Revisionsausschusses). Mit Beziehung auf unsere in No. 65. S. 649 gegebene Mittheilung tragen wir heut noch aus der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Folgendes nach: Der Regierungs-Commissar erklärte in der Sache, es sei eine Rechtsfrage, um die es sich handle, und es stehe der Revisionscommission zu, ihr Recht bei den dazu eingesetzten Staatsorganen zu suchen; die Regierung lege Werth darauf, kein Präjudiz zu geben. Der Antrag der Commission auf Tagesordnung wurde angenommen.

Oesterreichische Staatsbahn. Wien, im August. In einer neulichen Sitzung der Wiener Handelskammer wurde ein längerer Bericht der Oesterreichischen Staatsbahn vorgelegt, in dem dieselbe auseinandersetzt, welche Schritte sie gethan habe, um die von der Kammer zur Beseitigung empfohlenen Uebelstände im Oesterreichischen Eisenbahnverkehr möglichst abzustellen, und weist vorerst darauf hin, dass sich bei allen ihren Massnahmen die Schwierigkeiten in den Vordergrund drängten, die durch die Theilung des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes unter so viele Gesellschaften hervorgerufen würden. Schon im November vorigen Jahres habe sie deshalb alle Bahnen zu einer Conferenz eingeladen, um in Betreff der Lieferfristen zu gleichmässigen Ansätzen zu gelangen. Die Conferenz werde demnächst abgehalten werden. Die möglichst rasche Zustellung der Avisobriefe sei neuerdings anbefohlen worden, ebenso die Anzeige an die Waarenabsender, wenn sich Anstände bei dem Bezug der Waaren ergäben. Eine rücksichtsvolle Behandlung der Güter sei den Bahnbediensteten neuerdings eingeschärft worden. Die neuen gleichmässigen Vorschriften wegen der Berechnung des Lagerzinses hätten am 13. Mai d. J. die Genehmigung des Handelsministeriums erlangt. Schliesslich bemerkt das Schreiben, dass wegen Errichtung eines allmeinen Reclamationsbureaus für alle Bahnen die Verhandlungen in der Schwebe seien. Die Kammer drückte ihre Befriedigung über den Inhalt dieser Mittheilung aus. (S. auch No. 67 S. 665).

Ausland.

Oronbahn. (Betriebseröffnung). Am 22. August fand die officielle Prüfung der Oronbahn auf Freiburger Gebiete und am 25. d. M. auf Waadtländter Gebiete statt. In Folge der heftigen Regengüsse muss aber die Betriebseröffnung bis auf den 1. September verschoben werden.

Telegraphenwesen.

Telegraphen-Vertrag zwischen Oesterreich und den vereinigten Donaufürstenthümern. Wien, 22. August. Die „Donau-Zeitung" veröffentlicht den soeben abgeschlossenen Telegraphen-Vertrag zwischen Oesterreich und den vereinigten Donaufürstenthümern. Derselbe besteht aus acht Artikeln, in dessen erstem sich die vereinigten Donaufürstenthümer für die Manipulirung, Taxirung etc. der Depeschen den Bestimmungen der internationalen Telegraphen-Convention von Brüssel beizutreten verpflichten. Im Artikel 7 verpflichtet sich die dortige Regierung, im Zeitraum eines Jahres eine Telegraphenlinie von Giurgewo an die Oesterreichische Linie bis Ober-Tömös zu knüpfen, während die Oesterreichische Regierung ihre Telegraphenlinie bis nach Timischora zu verlängern sich verbindlich macht. Artikel 8 bestimmt die Dauer der Convention auf zwei Jahre vom Tage des Austausches der Ratificationen, welche jedoch auf gemeinsame Verständigung auch darüber hinaus verlängert werden kann.

Technisches.

—r— **Ueber die Ursache von Locomotiv-Achsenbrüchen, und die Mittel zur Verhinderung derselben.** Bekanntlich verliert das Schmiedeeisen unter Umständen seine Cohäsionskraft oder seine Festigkeit vollständig und wird dadurch unfähig, die ursprünglich ihm zugemuthete Belastung auszuhalten. So kommt es z. B. nicht selten vor, dass Dampfkessel, welche Jahre lang unter einer hohen Spannung gearbeitet haben, zu einer Zeit, in welcher sie einem viel geringeren Drucke zu widerstehen haben, plötzlich zerspringen und mehr oder minder erhebliche Verheerungen anrichten. Locomotivachsen, welche lange Zeit hindurch unter den verschiedensten Verhältnissen sich bewährt haben, geben unerwartet nach und zerbrechen bei ganz geringen Belastungen. Diese Eigenthümlichkeit, die übrigens schon lange bekannt ist, hat wiederholt die Aufmerksamkeit der Physiker und Techniker rege gemacht, ohne der Sache auf den Grund zu kommen.

Pelouze und Frémy sagen über die Ursachen der krystallinischen Struktur, welche das Schmiedeeisen unter gewissen Umständen annimmt, nach ihren im Jahre 1854 darüber angestellten Untersuchungen: „Das Gusseisen krystallisirt, wenn man es langsam erkalten lässt, in Würfeln und Octäedern. Auch das Schmiedeeisen kann krystallisiren, und zwar in festem Zustande, eine Eigenschaft, welche auf die Zähigkeit desselben von grossem Einfluss ist. Wenn man nämlich sehniges Schmiedeeisen eine Zeit lang wiederholten Erschütterungen aussetzt, so entsteht in der Masse desselben eine Molekularbewegung, welche die Krystallisation des Metalls hervorbringt. Nicht selten sieht man, dass Eisenstäbe von guter Qualität unter dem Einflusse oft wiederholter Erschütterungen nach und nach einen grob krystallinischen Zustand annehmen; sie werden dann brüchig und verlieren einen grossen Theil ihrer Zähigkeit. Die Art der Krystallisation kommt namentlich bei Hängebrücken und bei Wagen- und Locomotiv-Achsen vor."

Es geht hieraus hervor, dass die Krystallisation des Eisens und der Verlust der Festigkeit desselben in unmittelbarem Zusammenhange stehen. Gestützt auf diese Beobachtungen und Erfahrungen hat Armstrong in neuester Zeit Versuche angestellt, die den Beweis lieferten, dass die Neigung zur Krystallisation um so grösser wird, je reiner das Eisen ist, und hierauf gründet sich sein vorgeschlagenes Mittel, dem Schmiedeeisen unter allen Umständen seine Festigkeit zu erhalten.

Alle Stoffe krystallisiren um so leichter aus, je weniger fremde Bestandtheile sie enthalten. Aus diesem Grunde werden die Alkaloide und verschiedene Salze erst vollständig rein dargestellt, ehe man sie krystallisiren lässt. Bei der Anfertigung der Stearinkerzen wendete man früher aus demselben Grunde eine kleine Menge weissen Arsenik (arsenige Säure) an, um der Neigung der Stearinsäure, zu krystalliren, zu begegnen, bis man später einen Ersatz im Wachs fand. So hat Pattinson vor wenigen Jahren gefunden, dass aus einer geschmolzenen und langsam erkaltenden Mischung von Blei und Silber, das Blei auskrystallisirt und eine an Silber reichere Legirung zurücklässt. Dergleichen Beispiele liessen sich noch mehrere aufführen, um zu zeigen, dass die unreine Beschaffenheit eines Stoffes die Krystallisation desselben verhindert.

Will man nun im vorliegenden Falle von diesem Factum Gebrauch machen, so hat man zwei Umstände zu berücksichtigen. Zunächst wird man fragen: Gibt es ein einfaches, practisch brauchbares Erkennungsmittel, ob eine Eisensorte rein ist? Gibt es dies, so ist man ohne weiteres in den Stand gesetzt, alle zweifelhaften oder gefährlichen Qualitäten vom Gebrauch auszuschliessen. Und ein solches Mittel ist vorhanden. Reines Eisen wird vom Magnet angezogen, verliert aber seinen Magnetismus, sobald der Magnet wieder abgezogen wird. Ist dagegen das Eisen durch eine geringe Menge Kohlenstoff, Sauerstoff, Schwefel, Phosphor oder irgend eine andere Substanz verunreinigt, so behält es den Magnetismus. Es liegt also hierin ein Unterscheidungsmerkmal des Eisens. Armstrong hat dieses Verfahren bei seinen Versuchen angewendet und gefunden, dass es nicht nur sehr einfach, sondern auch eben so sicher, wie die unmittelbare chemische Analyse ist.

Den zweiten Punct anlangend, durch welchen Zusatz man dem Krystrallisiren des Schmiedeeisens am wirksamsten begegnet, hat Armstrong Versuche angestellt mit Kohlenstoff, Mangan, Kobalt, Zink, Chrom, Zinn und Nikel, und gibt er unter allen diesen Substanzen dem Nikel entschieden den Vorzug, weil alle übrigen Substanzen bei der Bearbeitung des Eisens im Puddelofen oxydirt werden. Der Nikelzusatz, den er bei den Versuchen gab, schwankte zwischen $^1/_{500}$ und 1 Procent.

Die Qualität des gewonnenen Eisens wurde auf folgende Weise geprüft: Die Probestücke wurden, nachdem sie in Stäbe von 1 Quadratzoll Querschnitt und 24 Zoll Länge ausgeschmiedet worden waren, an einem Ende befestigt, an dem freien Ende aber von einem Schläger, der an einem sich drehenden Rade entsprechend angebracht war, ungefähr dreimal in der Minute so getroffen, dass dadurch eine heftige Erschütterung hervorgebracht wurde. Dieser Wirkung wurde jeder Stab 6 Wochen lang ausgesetzt; dann wurde er abgenommen und hinsichtlich seiner Festigkeit untersucht. Zu diesem Zwecke wurden die Stäbe mit dem einen Ende in einen Schraubstock eingespannt und an dem andern Ende durch Gewichte belastet, wobei man die Biegung beobachtete, nachdem man dieselben Belastungsversuche unter Beobachtung der Biegung schon vorher, ehe man die Stäbe den Erschütterungen aussetzte, einmal angestellt hatte. Die Resultate waren vollständig zufriedenstellend und gaben ein glänzendes Zeugniss von der Richtigkeit der gemachten Voraussetzung ab.

Bei diesen Versuchen ereignete sich der beachtenswerthe Fall, dass ein in den oben angegebenen Dimensionen ausgeschmiedeter Stab reinen Eisens, welcher, bevor er den Erschütterungen ausgesetzt wurde, eine Last von 80 Pfund getragen hatte, nach den Erschütterungen und dem Belastungsversuch zufällig auf den Boden fiel und dabei in drei Stücke zerbrach. Es zeigte sich, dass die Bruchflächen glänzend und krystallinisch, ähnlich wie bei Antimon waren.

—t— **Locomotiven für Strassen-Eisenbahnen in America.** Auf den Strassen-Eisenbahnen der Stadt New-York, die sonst bekanntlich nur mit Pferden betrieben werden, sind seit einiger Zeit (nachdem bereits im Jahr 1851 ein ähnlicher Versuch gemacht war) 2 leicht gebaute Locomotiven, sogenannte Dummy-Locomotiver, im Gebrauch, mit denen man dort sehr zufrieden sein soll, so dass jetzt noch mehr derartige Locomotiven zu gleichem Zweck in America gebaut werden. Die Construction ist ganz eigenthümlich; ein grosser hohler Kasten, der zwischen seinen doppelten Wänden von Eisenblech das Wasserreservoir bildet, umschliesst die Maschinentheile und den aufrechtstehenden Röhrenkessel. Die beiden Cylinder von 10 Zoll Durchmesser und 15 Zoll Hub liegen vor dem Kessel etwa in der Mitte der ganzen Maschine und bewegen eine doppelt gekröpfte Triebwelle, welche dicht unter dem Kessel liegt und auf jedem Ende eine gekerbte (grooved) Frictionsscheibe von 12 Zoll Durchmesser trägt, wodurch die Bewegung auf eine Transmissions-Welle fortgepflanzt wird, die 2 gekerbte Frictionsscheiben von 30 Zoll Durchmesser und an jedem Ende einen gewöhnlichen Krummzapfen enthält, von wo ab dann die Bewegung durch Lenkstangen auf die beiden Vorder- und die beiden Hinterräder der Locomotive übertragen wird. Zur Vermeidung des Geräusches ist kein gewöhnlicher Exhaustor angebracht, sondern der aus den Cylindern abströmende Dampf wird condensirt in einem kleinen Röhren-Condensator, der mit dem Wasserbehälter in Verbindung steht. Das condensirte Wasser wird durch 2 Speisepumpen, die zwischen den Dampfcylindern liegen, wieder in den Kessel gepumpt. Der nöthige Zug für das Feuer wird durch ein besonderes kleines Dampfrohr erzeugt, welches direct vom Kessel in den Schornstein führt. Die Maschine arbeitet mit 7 bis 10 Atmosphären Dampfdruck und ist im Stande, mit mässiger Geschwindigkeit 34 Wagen zu ziehn. Die Construction einer solchen Locomotive ist namentlich deshalb schwierig, weil viel Maschinentheile auf einem verhältnissmässig kleinen Raum zweckmässig angeordnet werden müssen. (Nach dem Engineer vom 18. Juli 1862).

Postwesen.

Die Beförderung von Briefen nach Städten in den aus der Union geschiedenen Staaten von Nordamerica. Der Preussische Staats-Anzeiger bringt wiederholt folgende Bekanntmachung:

Das correspondirende Publicum wird benachrichtigt, dass Briefe, ausser nach New-Orleans auch nach folgenden Städten in den aus der Union geschiedenen Staaten von Nordamerica: Norfolk und Portsmouth in Virginien, Nashville, Clarksville, Knoxville und Memphis in Tennessee unter denselben Bedingungen, wie nach den Orten in den uniirten Staaten zur Postbeförderung angenommen werden, da der gewöhnliche Postverkehr mit den obengenannten Städten wieder hergestellt ist.

Bei dem Umstande, dass trotz der fortgesetzten Erkundigungen nicht immer Gewissheit zu erlangen ist, nach welchen Orten und Gebietstheilen der südlichen Staaten die regelmässige Postverbindung wieder hergestellt worden, und bei dem hierunter häufig eintretenden Wechsel empfiehlt es sich, die Briefe nach Orten in den aus der Union geschiedenen Staaten an einen Correspondenten in einer der grösseren Städte des nördlichen Theils der Vereinigten Staaten, nach welchem die Postverbindung eine gesicherte ist, zur Weiterbeförderung zu adressiren, indem sich dort mit grösserer Sicherheit wird beurtheilen lassen, ob Gelegenheit vorhanden ist, die Briefe an den in den getrennten Staaten wohnenden Adressaten auf zuverlässige Weise zu übermitteln.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Pfälzische Ludwigsbahn.

In Folge Beschlusses der General-Versammlnng der Actionäre der Pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft vom 16. Juli und mit Genehmigung der Kgl. Bayer. Staatsregierung vom 31. Juli d. J. sollen die in Gemässheit der Anlehensverträge vom 29. November 1848, vom 26. April 1852 und vom 30. April 1856 ausgegebenen 5procentigen Prioritäts-Obligationen, deren Gesammtbetrag sich ursprünglich auf 3,200,000 fl. belief, in 4procentige Obligationen unter nachstehenden Bedingungen convertirt werden:

1) Die Anlehensverträge bleiben mit Ausnahme des Zinsfusses ihrem ganzen Inhalte nach aufrecht erhalten; ebenso behält die bestellte Hypothek ihre volle rechtliche Wirksamkeit.

2) Die bis heute zur Rückzahlung verloosten, d. i. amortisirten und zur Zeit noch nicht eingelösten Partial-Obligationen sind selbstverständlich von der Convertirung ausgeschlossen.

3) Diejenigen Obligations-Inhaber, welche mit dieser Zinsenherabsetzung in der Zeit vom 1. September bis 1. October d. Js. sich einverstanden erklären, erhalten eine Prämie von einem Procent des Nominalbetrages der Obligationen.

4) Die bezügliche Erklärung ist in der vorbezeichneten Frist unter Einreichung der Obligationen nebst den dazu gehörigen Talons und sämmtlichen Coupons, — einschliesslich der Coupons vom 1. April 1863 — mit einer nach Nummern und Litteras geordneten Designation der zu convertirenden Obligationen in 2 Exemplaren bei unserer Hauptcasse in Ludwigshafen oder den nachbenannten Bankhäusern abzugeben, wo auch die Formularien zu dieser Erklärung in Empfang zu nehmen sind. Das Eine dieser Exemplare wird mit einer Empfangsbescheinigung versehen dem declarirenden Obligations-Inhaber zurückgegeben.

5) Da die Verzinsung zu 5 Procent bis zum 1 December dauert, so behalten die Obligations-Inhaber den am 1. October 1862 fälligen Zinscoupon, welcher nach der Verfallzeit eingelöst wird. Für jeden später fälligen, fehlenden Zinscoupon muss der Betrag desselben beigefügt werden.

6) Die Obligationen werden nach der Anmeldung mit dem Reductionsstempel bedruckt und mit neuen 4procentigen Coupons-Bogen vom 1. April 1863 (d. i. für die Zeit vom 1. October 1862 bis 1. April 1863) beginnend nebst Talons versehen, den Besitzern gegen Rückgabe der Empfangsbescheinigung zurückgestellt, wobei auch die Prämie von 1 Proc., sowie das den Obligations-Inhabern noch zukommende fünfte Procent für die Zeit vom 1. October bis 1. December 1862, somit im Ganzen $1^1/_6$ Proc. und zwar:

auf 1 Obligation à 100 fl. mit 1 fl. 10 kr.
„ 1 „ à 500 fl. mit 5 fl. 50 kr.
„ 1 „ à 1000 fl. mit 11 fl. 40 kr.

hinausgezahlt wird.

Bei der Directions-Hauptcasse kann die Abstempelung und der Umtausch der Coupons-Bogen etc. sofort bei der Anmeldung vollzogen werden; für die Anmeldungen bei den untengenannten Bankhäusern muss es jedoch wegen der nöthigen Zusendung der verlangten neuen Coupons-Bogen bei dem obigen Verfahren sein Bewenden haben.

7) Mit Rücksicht auf diejenigen Obligations-Inhaber, welche ihre Obligationen bis zum 1. October d. Js. behufs der Convertirung nicht eingereicht haben, werden sämmtliche 5procentige Prioritäts-Obligationen der obenbezeichneten Anlehen, soweit sie nicht schon amortisirt sein sollten, behufs Rückzahlung des Capitals per 1. December 1862 **eventuell gekündigt.**

8) Die Inhaber, welche nicht auf die Zinsreduction eingegangen sind, werden daher aufgefordert, ihre Obligationen mit sämmtlichen nicht verfallenen Zins-Coupons, beginnend mit dem Coupon per 1. April 1863 nebst Talons mit Eintritt des obigen Kündigungs-Termins bei der Hauptcasse in Ludwigshafen oder den nachbezeichneten Bankhäusern einzureichen und den Nominalbetrag der Obligation nebst der 5procentigen Zinsrate für die 2 Monate October und November, und zwar:

auf 1 Obligation à 100 fl. mit — fl. 50 kr.
„ 1 „ à 500 fl. mit 4 fl. 10 kr.
„ 1 „ à 1000 fl. mit 8 fl. 20 kr.

in Empfang zu nehmen.

Vom 1. December 1862 ab hört die Verzinsung auf, weshalb der Betrag der etwa fehlenden, nicht fälligen Zins-Coupons bei der Auszahlung des Capitals in Abzug gebracht wird.

Das Convertirungsgeschäft kann ausser der Directions-Hauptcasse zu Ludwigshafen noch vollzogen werden, bei der

Kgl. Bank in Nürnberg,
M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a./M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim.

Ludwigshafen, den 19. August 1862.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
gez. Jaeger.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Vom **1. September** cr. ab tritt für den Local-Verkehr auf der diesseitigen Bahn ein ermässigter Tarif für Roheisen-Transporte in Kraft, welcher auf unseren Stationen unentgeltlich zu haben ist.

Münster, den 20. August 1862.

Königliche Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

35,000 Centnern gewalzter Bahnschienen pro 1863

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag, den 8. September d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Schienen“.

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen sowie Schienenbruchproben, welche als Norm für die geforderte Eisenqualität dienen sollen, liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 19. August 1862.

Königl. Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

4 Stück Personenzug-Locomotiven nebst Tendern,
6 „ gekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag, den 15. September d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Uebernahme der Lieferung von Personenzug- resp. Güterzug-Locomotiven“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 21. August 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Thüringische Eisenbahn.

Die Herren Actionaire der Thüringischen Eisenbahn werden hierdurch unter Hinweisung auf die §§. 29 und 30 des Statuts eingeladen, sich zu der am

Montag den 22. September c. Mittags 12 Uhr

im Gasthofe zum Goldenen Hirsch in Weissenfels beginnenden ordentlichen General-Versammlung einzufinden.

Als Gegenstände der Berathung und Beschlussnahme in der General-Versammlung bezeichnen wir folgende:

1. die Aenderung der Abstimmung in den General-Versammlungen

a. durch Abänderung des §. 25 des Statuts, für welchen folgende Fassung beantragt wird: „Jede der drei hohen Regierungen wird in den General-Versammlungen durch das von ihr zu bestellende Directionsmitglied (§. 45), welches nicht Actionair zu sein braucht, vertreten, und übt durch dieses ihr Stimmrecht aus. Denselben steht in jeder General-Versammlung **ein Viertheil der gesammten bei der jedesmaligen Beschlussfassung abgegebenen Stimmen zu,** und zwar dergestalt, dass von diesem Viertheil auf Preussen $^{9}/_{25}$, auf Sachsen-Weimar-Eisenach $^{10}/_{25}$ und auf Sachsen-Coburg-Gotha $^{6}/_{25}$ fallen;“

b. durch Abänderung des ersten Satzes des 2. Alinea des §. 32, für welchen folgende Fassung beantragt wird: „Die Beschlüsse werden durch absolute Mehrheit der **bei der jedesmaligen Beschlussfassung abgegebenen Stimmen gefasst;**“

c. durch entsprechende Abänderung des Schlusses des 2. Alinea des §. 32, für welchen folgende Fassung beantragt wird: „indem ein solcher Beschluss nur durch eine Majorität von zwei Dritttheilen **der abgegebenen Stimmen** gefasst werden kann;“

2. die Wahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes für die ausscheidenden Herren: Oberbürgermeister **Rasch** aus Naumburg, Bergrath **Glenck** aus Gotha und Appellations-Gerichts-Vice-Präsident Dr. **Heerwart** aus Eisenach, und

3. den Verwaltungsbericht für das Jahr 1861, welcher nach §. 55, Ziffer 7 des Statuts vom 30. d. Mts. ab bei den Billet-Verkaufsstellen auf den Bahnhöfen der Hauptbahn und der beiden Zweigbahnen in Empfang genommen werden kann.

Der General-Versammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Actionaire auszuüben, sollen, abweichend von dem bisherigen Verfahren, nach einem von dem Verwaltungsrath und uns gefassten gemeinschaftlichen Beschlusse, diejenigen Besitzer von fünf oder mehr Actien berechtigt sein, welche die von ihnen besessenen Actien (ohne Dividendenscheine)

1. entweder vier Tage vor der General-Versammlung, also bis einschliesslich zum 18. September c. bei unserer Haupt-Casse in Erfurt gegen einen von derselben auszustellenden Schein hinterlegt, oder
2. bis zu demselben Tage bei einer unserer Billet-Expeditionen vorgezeigt haben, um sie von diesen couvertiren, versiegeln und mit dem Tagesstempel versehen zu lassen, oder endlich
3. falls sie dieselben unverschlossen im Besitz behalten wollen, sie einer unserer Billet-Expeditionen acht Tage vor der General-Versammlung, also bis spätestens den 14. Septbr. c. vorgezeigt und dagegen eine mit dem Tagesstempel versehene Anmeldebescheinigung erhalten haben.

Zur Erlangung der Stimmzettel beim Eintritt in die General-Versammlung werden hienach im Legitimationsbüreau als geeignet nur angesehen werden im ersten der obigen Fälle die Depositenscheine der Hauptcasse, im zweiten die verschlossenen und abgestempelten Couverts, sofern deren Verschluss unverletzt ist, und im dritten die offenen Actien nebst der ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigung.

Gleiche Geltung wie die Actien selbst sollen alle von öffentlichen Instituten oder Behörden über die Hinterlegung Thüringischer Eisenbahn-Stamm-Actien ausgestellten Depositenscheine haben, welche wie die Actien selbst bis zu den oben angegebenen Tagen und bei den oben bezeichneten Stellen zu deponiren, resp. anzumelden und vorzuzeigen sind. Die bei der Hauptcasse niedergelegten Actien sind am Tage nach der General-Versammlung gegen Rückgabe des Depositenscheines abzuholen.

Die zum Erscheinen in der General-Versammlung berechtigten Actionaire können sich auch durch einen aus der Zahl der übrigen Actionaire gewählten Bevollmächtigten vertreten lassen, jedoch muss letzterer sich im Legitimationsbüreau durch eine schriftliche Vollmacht legitimiren (§. 28 des Statuts).

Das Abgeben von Stimmzetteln für einen anderen Actionair auf Grund eines blos mündlichen Auftrages vor und während der General-Versammlung ist nicht gestattet.

Den Theilnehmern der General-Versammlung wird freie Fahrt auf der Thüringischen Bahn nach dem Versammlungsort und zurück unter Ausschliessung der Schnellzüge gewährt:

1. gegen Vorzeigung der von unserer Hauptcasse ausgefertigten Depositenscheine, welche von der Billet-Expedition der Abgangsstation am Tage der Fahrt zur General-Versammlung abgestempelt sein müssen oder
2. gegen Vorzeigung der von den Billet-Expeditionen in abgestempelten Couverts verschlossenen Actien, oder
3. gegen Vorzeigung der offenen Actien nebst den von den Billet-Expeditionen ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigungen.

Frauen und Minderjährige haben keinen Anspruch auf freie Fahrt (§. 28 des Statuts).

Ob für den Besuch der General-Versammlung Extrazüge werden eingelegt werden, wird durch besondere Anschläge auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Unter Bezugnahme auf unseren Geschäftsbericht für das Jahr 1861 wird übrigens noch darauf hingewiesen, dass alsbald eine ausserordentliche General-Versammlung anberaumt werden wird.

Erfurt, den 22. August 1862.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Main-Weser-Bahn.

Am **1. September** d. J. wird eine directe Güterbeförderung zwischen Stationen der Bahnen von **Frankfurt a. M.** und **Cassel** über **Giessen** nach **Deutz** (Cöln) **Emmerich** und über **Siegen** nach **Dortmund, Soest** etc. eröffnet werden, was hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht wird.

Tarife für diesen Verkehr sind bei den Güter-Expeditionen der Main-Weser-Bahn zu Frankfurt, Friedberg, Nauheim, Guntershausen und Cassel für 3 Sgr. oder 12 Kreuzer zu erhalten.

Cassel, am 26. August 1862.

Die Central-Direction der Main-Weser-Bahn.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Rheinische Eisenbahn. Cöln-Herbesthal-Crefeld-Bingen.

	für Personen	f. Güter	f. Extraord.	Summa	bis ult. Juni:
Juli 1862:	Thlr. 184,373	108,071	6,770	299,214	1,579,223 Thlr.
„ 1861:	„ 164,035	89,636	5,500	259,171	1,392,675 „
pro 1862 plus:	„ 20,338	18,435	1,270	40,043	186,548 „

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Juli 1862.
80,240 Personen. 169,699 Ctr. Güter. Einnahme: 58,360 fl. 24 kr.
Juli 1861: 52,670 Pers. 116,391 Ctr. Güter. Einnahme: 34,791 fl. 24 kr.

Niederschlesische Zweigbahn. Juli 1862: für Person. und Güter: 18,777 Thlr. Juli 1861: 16,911 Thlr. Bis ult. Juli 1862: + 40,532 Thlr.

Thüringische Eisenbahn.

Juli	für Pers.	für Güter.	Summa.	Juli 1861:	Differenz 1862:
	Thlr. 99,400	137,600	237,000	218,470	+ 18,530 Thlr.

bis ult. Juli 1862: 1,386,500. 1861: 1,178,390 Thlr. Daher +208,110 Thlr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 71. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 3. September 1862.

Inhalt: Ueber die seitherigen Bestrebungen, die hölzernen Unterlagen bei dem Eisenbahn-Oberbau zu beseitigen und den Schienenstoss auszugleichen. — Geschäftsbericht der Thüringischen Eisenbahn für das Betriebsjahr 1861. — Eisenbahnen: Projecte und Bau: Eisenbahn-Project Venlo-Hamburg, Concession zu den Vorarbeiten. Nassauische Staatsbahn, Kammer-Verhandlungen. Odenwald-Bahn, Eröffnung. — b. Eisenbahn-Betrieb: Norddeutscher Eisenbahnverband, Versammlung zu Bremen. Preussische Bahnen, Juli-Einnahmen. Taunus-Eisenbahn, Geschäftsbericht. — Technisches: Strassenlocomitiven. — Volkswirthschaftliches: Bescheid des Handels-Ministeriums wegen Zulassung von Strassen-Locomotiven auf den Staatschausséen und anderen öffentlichen Wegen. Einfluss der Eisenbahnen auf die Preisgestaltung der Lebensmittel. Gesellschaften für den Bau von Eisenbahnwagen. Anzeiger: I. Officieller Theil. **Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen**, statistische Zusammenstellung von Achsbrüchen. **Pfälz. Ludwigsbahn**, Convertirung von Prioritäts-Obligationen. **Königl. Niederschlesisch Märkische Eisenbahn**, Submissionen. **Thüringische Eisenbahn**, General-Versammlung. **Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn**, Submission. **Einnahmen** der Cöln-Mindener, Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn, Werra- und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Ueber die seitherigen Bestrebungen, die hölzernen Unterlagen bei dem Eisenbahn-Oberbau zu beseitigen und den Schienenstoss auszugleichen.

Von E. Heusinger von Waldegg, Oberingenieur der Südharzbahn zu Osterode.

Die grosse Mangelhaftigkeit des bisherigen Bahnoberbaues, die ungleiche Unterstützung und unvollkommene Stossverbindung der Schienen, die wenig zuverlässige Befestigung auf den hölzernen Unterlagen, die schnelle Vergänglichkeit, sowie die von Jahr zu Jahr schwierigere und kostspieligere Beschaffung derselben, hat schon längst auf den Gedanken geführt, die Bahnschwellen durch steinerne und eiserne Unterlagen zu ersetzen und die Schienen der Länge nach zu theilen, die Stösse zu versetzen und besser zu verkuppeln.

Bereits im Jahr 1844 wurde für die Belgischen Bahnen eine Commission erwählt, um Versuche mit schmiedeeisernen oder gusseisernen Schwellen an die Stelle der hölzernen anzustellen*. Ueber das Resultat dieser Versuche habe ich leider nichts erfahren können.

Dagegen sind von den folgenden verschiedenen Vorschlägen zu dem obigen Zweck genaue Beschreibungen und zum Theil auch die damit angestellten practischen Versuche veröffentlicht worden.

1) Im Jahr 1844 hat Professor Breithaupt in Bückeburg einen Verband der Eisenbahnschienen auf Steinunterlagen** bekannt gemacht, wovon die Angaben und Zeichnungen allerdings sehr scizzenhaft waren, die Grundidee aber ohne Zweifel sehr richtig ist. Die Breithaupt'sche Schiene ist eine Vignolesschiene, der Länge nach senkrecht in der Mitte getheilt und beide Hälften so mit einander verbunden, dass der Stoss der einen Schienenhälfte immer in die Mitte der andern Hälfte trifft.

Die Verbindung sollte jedesmal an den verschiedenen Stössen durch Bolzen mit grossen Köpfen geschehen, welche über beide Schienenenden am Stoss greifen und auf der andern Seite flache Keillöcher haben, durch die Stahlkeile eingetrieben werden; für die Längenverschiebung bei den Temperaturveränderungen waren die Bolzenlöcher der einen Schienenhälfte länglich angeordnet.

Diese Schiene kam 6 Jahre später in America in verschiedenen Formen und theilweise mit verschiedenen Versetzungen (durch Nuth und Feder) an den Theilflächen unter dem Namen „Winslow-Schiene" vielfach in Anwendung. Unter andern wurden auf der New-York-Erie Eisenbahn, Utika-Shenactadi Eisenbahn, Michigan Centralbahn, Philadelphia-Reading Eisenbahn, Cleveland-Columbus Eisenbahn und auf der Canada Eisenbahn grosse Strecken mit dieser Schiene gelegt***. Die Verbindung geschah dabei durch Niete in Entfernungen von 2—3 Fuss.

Die mit dieser Schiene erlangten Resultate sollen ausserordentlich günstig sein, namentlich wird hervorgehoben:

a) dass sie stärker als gewöhnliche Schienen bei gleichem Gewicht sei;

b) dass die Kosten des Legens gegen die gewöhnlichen Schienen pr. Englische Meile um 148 Dollars geringer seien;

c) dass die Reparaturkosten der Bahn sich bedeutend vermindern;

d) dass der Schienenstrang alle Eigenschaften eines ununterbrochenen in bisher unübertroffener Weise darbietet; insbesondere fallen die höchst unangenehmen, zerstörenden Stösse bei dem Uebergange von einer Schiene auf die andere in überraschender Weise weg; der Verschleiss an Maschinen, Wagen, Rädern, Federn soll erheblich geringer sein, ebenso die erforderliche Zugkraft, mithin auch der Aufwand an Brennmaterial.

Die Winslowschiene ist überall in America auf Querschwellen angebracht, entweder als Vignolesschiene direct auf der Schwelle und mit Hakennägeln befestigt, oder als Doppel-T-Schiene in Schienenstühlen mit Holzkeilen festgekeilt; während Professor Breithaupt vorgeschlagen hat, seine Schiene auf Steinunterlagen in der Weise zu befestigen, dass der breite Fuss in eine ⅝ Zoll tiefe Fuge des Steins gelegt werden und auf der innern Schienenseite der Stein mit einem schrägen Ansatz über den Fuss der einen Schienenhälfte greifen, aber auf der äussern Seite der Schiene die Fuge noch um 1½ Zoll breiter gemacht werden und zwischen Schienenfuss und Ansatz des Steins ein Paar doppelte in Oel getränkte Holzkeile gegen einander eingetrieben werden sollen. Diese Befestigungsweise scheint mir indess nicht sicher genug, sie erfordert auch einen sehr dicken Schienenfuss und ist, soviel mir bekannt, nirgends versucht worden. —

2) Gleichzeitig schlug der vor 2 Jahren verstorbene Oberbergrath Henschel in Cassel — bekanntlich einer unserer genialsten Mechaniker — eine Reihe sorgfältig gelegter Steinunterlagen (gleichsam steinerne Langschwellen) unter den Schienen vor; er sagt in seinem Schriftchen*.

„Was ausser dem bekannten guten Schmieren zum guten Fahren hauptsächlich noch weiter gehört, ist auch nicht unbekannt, nämlich:

1) eine ebene Bahn,

2) eine unbiegsame harte Bahn und

3) runde Räder

und doch findet sich davon fast keine Spur mehr in Anwendung auf die Eisenbahn. Die anfänglich und wie ich glaube glücklich gewähl-

---

* Eisenbahn-Zeitung 1845. S. 119.

** Polytechnisches Centralblatt 1844, 4. Band. S. 402—405.

*** Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1852, S. 119—121, 154 und Jahrgang 1853. S. 193, 194.

* Einige Worte über den mechanischen Theil der Eisenbahnen. Cassel 1844, I. Heftchen.

ten Steinunterlagen senkten sich ungleichförmig, die Stösse wurden unerträglich; anstatt aber hier den Fehler in der Ungenauigkeit der Lage zu erkennen, suchte man ihn in der Härte der Steine, legte die Schienen auf Holz, und da es hiermit nicht viel besser wurde, so begnügt man sich nun endlich mit dem, was man für unvermeidlich hält.

Dem Nordamericaner, der in vielen Gegenden seinen Reichthum an Steinen noch nicht aufgeschlossen, mit seinen Bahnzügen aber noch reiche Wälder zu durchdringen hat, darf man nicht verdenken, wenn er sich unter solchen Umständen, und aus Gewohnheit, gern überall hölzerner Schienenschwellen bedient, auch ebensowenig sich wundern, wenn der Engländer über kurz oder lang einmal Holz und Steine verschmähen und nur Eisen zu seinen Eisenbahnen gebrauchen sollte, wie denn die London-Birmingham Bahn mit ihren stärksten Schienen von 80 Pfd. pro Yard schon als ein Schritt zu diesem Ideale betrachtet werden kann.

„Deutschland hat nun aber weder Holz (vielmehr schon ganze Bibliotheken über die uns so sehr nothwendige Kunst, an Holz zu sparen) noch Eisen (?), dagegen Steine in solchem Ueberfluss, dass wir alle Eisenbahnen der Welt damit versehen könnten. Warum sollte man nun selbst keinen Gebrauch davon machen, den Rest unserer Waldungen zum Nachtheile der ganzen Bevölkerung so hart in Anspruch nehmen, oder fortwährend unsern Wohlstand durch Geldentsendung für Holz und unnöthig grosse Eisenmassen vermindern wollen? Etwa deshalb, weil wir die Erfahrung haben, dass unrichtig liegende Steinlager zu Steinen des Anstosses werden? Das ist lange bekannt, ebenso dass mürbe Steine zerbrechen und viele aus ärmlich betriebenen Brüchen auf ungebahnten Wegen transportirt, theuer zu stehen kommen.

Man lege die Steinblöcke richtig, so stossen sie nicht, man wähle gute Steine, woran kein Mangel ist, so zerbrechen sie nicht und betreibe die Steinbrüche planmässig, so werden die Preise gewiss sehr mässig; endlich gebe man sich Mühe, die Methoden zum schnellen und richtigen Legen der Steinblöcke, sowie zu deren demnächstigen Revidiren und richtigen Corrigiren ihrer Lage zu erleichtern, so wird auch damit einem überall, sehr fühlbaren Mangel abgeholfen werden und man wird sich am Ende mit den solchergestalt civilisirten Steinen schon befreunden.

Die Steine, worauf die Schienen zu liegen kommen, können verschiedene Länge und Dicke haben, beides jedoch nach bestimmten Dimensionen, damit die Gewinnung der Steine in den Brüchen erleichtert werde und bei Reparaturen nur ein Stein von der Nummer des beschädigten herbeizuschaffen sei, um ohne Weiteres an dessen Stelle zu passen. Die Seitenflächen können, ein bestimmtes Maximum der Breite nicht überschreitend, rauh bleiben, um die nützliche Masse der Steine nicht ohne Noth zu vermindern, es wäre denn, dass zur Erleichterung weiter Transporte ein Anderes beliebt würde.

Bei solchen Bestimmungen und mit angemessenen Anstalten können die Steine aus den gelegensten Brüchen in grösster Menge und mittelst Maschinen mit gewünschter Genauigkeit bearbeitet und gebohrt, für die billigsten Preise fertig geliefert werden.

Wo die Bahn auf Dämmen liegt, dürfte der Boden unter jeder Quaderreihe mit der zweimännischen Handramme kräftig bestossen werden, und so vorbereitet würden dann jedesmal, zuerst die beiden Hauptlager unter den Stosspuncten der Schiene, und demnächst die andern dazwischen zu versetzen sein. Alle werden mit der Handramme gut aufgesetzt, und zwar wenn die volle Genauigkeit fürerst zu zeitraubend sein sollte, lieber um etwas tiefer stehend als höher. Hierauf würde die erste definitive Berichtigung in horizontaler Richtung, und zu deren Fixirung die Umfüllung mit gestampfter Erde erfolgen; endlich aber auf den schon früher nivellirten in etwa 200' Entfernung fixirten Stationspuncten ein geeignetes Visir-Instrument aufgestellt und die völlige Berichtigung der Höhe hiernach vorgenommen werden und zwar mittelst eines der hydromechanischen Presse analogen Verfahrens."

3) Im Jahre 1845 wurden von Bessas-Lamégie und Henry mit einem System gusseiserner Unterlagen auf der Paris-Versailler Bahn (linkes Ufer) ein Versuch angestellt, wobei die hölzernen Querschwellen und die beweglichen Schienenstühle durch je zwei Gusseisenplatten ersetzt wurden, die für gewöhnlich eine Seitenlänge von $0{,}_{35}$ Meter haben; für die Schienenstösse jedoch eine Seitenlänge von $0{,}_{41}$ Meter*. Die gewöhnlichen Schienenstühle waren mit diesen Platten aus einem Stück gegossen, sie trugen die Schienen und lagen selbst auf dem Unterbau. Die nöthige Entfernung der beiden Schienenreihen wurde durch eine quer liegende Rundeisenstange von $0{,}_{025}$ Meter Durchmesser regulirt und erhalten. Diese Stange ging durch die Schienenstühle durch und zwar unterhalb der Schienen und wurde durch zwei verticale Eisenkeile befestigt, deren Köpfe unter der untern Fläche der eingelegten Schienen lagen.

Nach 10 Monate langer Verwendung wurden über diesen Oberbau Untersuchungen angestellt; aus dem Berichte Vauvillier's darüber ist hervorzuheben", dass die nach diesem System gelegte Bahnstrecke in sehr befriedigendem Zustande befunden wurde, dass die Schienen und Platten sehr gut erhalten waren und dass die Platten und Querstangen ohne Rost sich zeigten, obgleich sie $0{,}_{15}$ Meter tief eingegraben waren."

Es bildete sich hierauf in Frankreich eine Gesellschaft (Société des traverses metalliques à Paris), welche im Besitze des Patentes war; doch soviel mir bekannt ist, wurde ausser dem obigen Versuch auf der Versailler Bahn, nur noch auf der Französischen Westbahn zwischen Viroflay und Versailles auf eine Länge von 2166 Meter und auf der Nanzig-Metzer Zweigbahn bei Metz eine kurze Strecke nach diesem System ausgeführt*.

Bei den letztern Versuchen geschah die Befestigung der Querstangen in anderer Weise als oben beschrieben ist. Sie sind gleichfalls rund, aber nur 2 Centim. stark und haben an beiden Enden einen länglichen Kopf.

Dieser Kopf wird, ehe die Schiene in die Stuhlplatte gebracht ist, durch einen verticalen Schlitz in die innere Seitenwand des Stuhls eingesteckt. Wird sofort die Stange um einen Quadranten gedreht, so dass der Stangenkopf in horizontale Lage kommt, und leicht rückwärts gezogen, so logirt sich der Stangenkopf genau in eine horizontale Kerbe und kann, nachdem die Schiene eingebracht und festgekeilt ist, nicht mehr rückwärts noch vorwärts. —

Ausserdem waren bei letztern Versuchen die unter den Schienenstössen gelegenen Platten 40 Centim. lang und ebenso breit und die Zwischenplatten 40 Centim. lang und 30 Centim. breit; der Seitenverschiebung wegen waren sie leicht gewölbt und unten mit einer kreuzförmigen 8 Centim. hohen, 20 Centim. langen Rippe versehen.

Die Anschaffungskosten sollen bei den damaligen Preisen in Ost-Frankreich für beide Systeme, des Holzschwellen- und Stuhlplattensystems sehr annähernd gleich gewesen sein; hinsichtlich der Dauerhaftigkeit hat das letztere unbedingt den Vorzug.

Ferner wird angeführt, dass bei dem Stuhlplattensystem wenigstens die der Holzschwellendicke entsprechende Schotterschichte erspart werden kann, auch behaupten die Patentbesitzer in einem 1850 vertheilten Prospectus, die Unterhaltung der Viroflayer Gussplatten-Bahnstrecke habe nach officiellen Erhebungen der Westbahn-Verwaltung 25 Procent weniger gekostet als das ihr parallel liegende zweite Gleis mit Stuhlschwellen. Es ist jedoch auffallend, dass dessen ungeachtet das System nicht mehr Aufnahme gefunden hat.

4) Charles Lacy zu Kenyon house bei Manchester und George Watson Buck, Civilingenieur in Manchester nahmen am 14. Januar 1845 ein Patent auf ein neues System von Eisenbahnschienen-Unterlagen aus gewalzten trogartigen Blechplatten, (mit der Oeffnung nach unten) theils als Querschwellen wie Holzschwellen mit aufgeschraubten Stühlen, theils als isolirte Unterlagen, wie die Steinwürfel, ebenfalls mit aufgeschraubten Stühlen und einer schmiedeeisernen angeschraubten Schiene zwischen 2 Unterlagen zur Sicherung des Spurhaltens**.

Dieses System ist zu complicirt und zu theuer, wurde auch, soviel mir bekannt, nicht angewandt.

5) Nach einer Notiz der Eisenbahn-Zeitung 1845 (S. 411) schlug ein gewisser Baudouin vor, die Unterlagsschwellen auf Eisenbahnen, anstatt aus Holz, aus Gusseisen anzufertigen, und dieselben in eine dichte Masse von Asphalt und Beton einzuhüllen. Er beabsichtigt dadurch den Schwellen neben der Dauer, welche jene Materialien ihrer Natur nach besitzen, die Eigenschaften zu geben, welche bisher dem Holze den Vorzug vor allen andern Materialien für den Oberbau der Eisenbahnen erhalten haben, nämlich Zähigkeit, Elasticität und eine hinreichende Masse, um dem ungleichen Eindrücken in die Beschotterung zu widerstehen. Er berechnet den Preis einer solchen eisernen in Asphalt-Beton eingehüllten Schwelle auf $15^1/_3$ Frcs. — Ueber die wirkliche Anwendung dieser Art Schwellen ist mir nichts bekannt geworden.

6) Um diese Zeit kam auch durch den Americanischen Ingenieur Trimble, zuerst auf der Philadelphia-Wilmington-Baltimore Eisenbahn die Laschenverbindung der Schienen an den Stössen in Anwendung, welches bei den gewöhnlichen Parallel- und breitbasigen Schienen jedenfalls die vollkommenste Verbindung ist, indem durch sie ebensowohl die Continuität der Schienen hergestellt, als auch die schwache Stelle des Stosses im Gestänge aufgehoben, und eine Verschiebung der Schienenköpfe verhindert wird. Wie diese Stossverbindung einfacher, solider und billiger hergestellt werden kann, habe ich in Nr. 67 der Vereinszeitung d. J. nachgewiesen. —

7) Im Jahr 1846 hat der sehr verdiente frühere Bevollmächtigte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie Herr Fr. Busse eine 3theilige Schiene, nämlich eine einfache T-Schiene für den Kopf und 2 Winkelschienen, welche die T-Schiene von beiden Seiten umfassen und einen breitbasigen Fuss bilden, in Vorschlag gebracht. Die Verbindung sollte durch Schraubenbolzen in länglichen Löchern in Entfernungen von 6 zu 6 Fuss erfolgen und die Stösse in gleichmässigen Längentheilen verschoben werden***.

Diese jedenfalls ganz gute Idee kam wiederum auf den Americanischen Bahnen zuerst zur Anwendung, indem B. H. Latrobe, Oberingenieur der Baltimore-Ohio Bahn sich dieses System mit einigen Modificationen in America patentiren liess und seit dem Jahre 1850

---

* Bulletin de la Société de l'Encouragement, Novbr. 1846, p. 585; und Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1847. S. 70—73.

* Eisenbahn-Zeitung 1851. S. 13, 14.

** Dinglers polytechnisches Journal, Bd. 98, Heft 2.

*** Polyt. Centralblatt 1846, 8. Bd. S. 62—64.

auf der Baltimore-Ohio Bahn auf grössere Strecken zur Ausführung brachte*.

Die T-förmige Oberschiene hat auf der Baltimore-Ohio Bahn am Stiel noch ein Paar federartige Erhöhungen, mit welchen sie in entsprechende nuthenförmige Vertiefungen der untern Winkelschienen greift, die Verbindung geschieht durch warm eingetriebene Niete in Entfernungen von 3 zu 3 Fuss.

Auch dieses System soll sich eben so gut wie die Winslow-Schiene bewährt haben, und der Uebergang von einer Schiene zur andern nicht zu bemerken sein; bei demselben wird noch der weitere Vortheil geboten, dass blos die Oberschiene mit dem Schienenkopf durch den Gebrauch sich abnützt, während die den Fuss bildenden Unterschienen ganz unversehrt bleiben. Die zu ersetzende Oberschiene ist bedeutend leichter als eine gewöhnliche einfache T-Schiene, man kann dieselbe aus einem bessern, stahlartigen Eisen, oder von Stahl selbst herstellen, ohne die Kosten bedeutend zu vermehren und dadurch die Dauer der Schiene auf das Doppelte und Dreifache erhöhen; auch sollen die Befürchtungen, welche man anfangs wegen der unmöglichen Ausdehnung hatte, ganz ungegründet sein.

8) Im Jahre 1847 hat Greavé auf der Lancashire-Yorkshire Eisenbahn schalenförmige gusseiserne Unterlagen statt der Holzschwellen in Anwendung gebracht, die Rob. Stephenson auch bei der Aegyptischen Eisenbahn von Alexandria nach Kairo angenommen hat, und sich bei dem feinen Sand, woraus die dortigen Dämme gebildet sind, als besonders zweckmässig erwiesen haben soll; auch war es bei dieser Construction möglich, den ganzen Oberbau bis auf das Legen in England fertig zu machen. — Die Unterlagen haben die Form eines umgekehrten Beckens von circa 20 Zoll Durchmesser, auf dem obern Theil befindet sich der Stuhl gleich festgegossen, in letzterm wird die Parallel-Schiene mittelst Holzkeil wie gewöhnlich befestigt.

Zu beiden Seiten des Stuhls sind circa 2 Zoll weite Löcher angebracht, durch welche die Unterlagen noch mit Grand ausgestopft, sowie auch leicht — durch einen kleinen Stampfer, auf den man mit einem Hammer schlägt — und sehr genau gehoben werden können. Auf eine 20 Fuss lange Schiene sind 7 solcher Unterlagen angebracht, von denen diejenigen nächst dem Stoss und 2 in der Mitte mit den gegenüber liegenden Unterlagen durch flache schmiedeeiserne Schienen verbunden sind, diese treten durch eine entsprechende Oeffnung unter dem Stuhle durch und werden an der äussern Seite mittelst flacher Eisenkeile und an der innern Seite durch runde Stifte genau auf die Spurweite festgehalten. Der Stoss liegt zwischen zwei solcher Schienenstühle und ist mittelst angeschraubter Laschen noch versichert**.

9) Im Jahr 1852 gab M. Th. Guibal, Professor an der Bergwerksschule in Mons einen eisernen Oberbau an, bestehend in gusseisernen Langschwellen von $0{,}_{30}$ Meter Breite und von der Gestalt umgestützter flacher Rinnen, welche durch Querbolzen mit einander verbunden und in ihrer parallelen Lage erhalten werden sollen. Auf der convexen Oberfläche der Schwellen ist eine Rippe angegossen, auf welche die Schiene von der Form eines umgekehrten U (s. g. Brückschiene jedoch ohne Erbreiterung des Fusses) aufgesteckt und seitwärts angeschraubt wird. Zwischen die obere Fläche der Rippe und die untere Fläche des Schienenkopfs kommt eine Holzschiene zu liegen, welche bestimmt ist, die Stösse zu mildern und durch ihre von oben und von den Seiten bedeckte Lage gegen Feuchtigkeit und Fäulniss vollkommen geschützt, im Uebrigen aber auch sehr leicht und mit wenig Kosten zu erneuern ist***.

Die Gesellschaft der Civil-Ingenieure in Paris beschäftigte sich in ihrer Sitzung am 21. Mai 1852 mit diesem System und empfahl dasselbe zur Anwendung; es ist mir jedoch keine Bahn bekannt, wo es zur Ausführung gekommen ist.

10) Peter Barlow, Ingenieur der South-Eastern Bahn wendete auch um diese Zeit zur Unterstützung der gewöhnlichen Stuhlschienen von Doppel-T-Form, gusseiserne circa 16 Zoll breite Platten an, die auf der untern Seite mit Rippen versehen sind, und zwar nahm er bei einer Schiene von 15 Fuss Länge eine Stossplatte von 4 Fuss 3 Zoll und 2 Mittelplatten von 3 Fuss 3 Zoll Länge an. Diese Platten bestehen der Länge nach aus zwei Hälften, werden durch Schraubenbolzen zusammengehalten und tragen emporragende Wangen, welche den Fuss der Schienen so fest umschliessen, dass dadurch eine sehr sichere Befestigung und selbst eine ziemlich gute Stossverbindung der Schienen bewirkt wird. Der Querverband zwischen je zwei solchen Platten wurde durch angenietete gegossene Eisenstangen von kreuzförmigem Profil und fischbauchähnlicher Gestalt hervorgebracht.

Es soll dieses System den grossen Vortheil gewähren, dass die Unterstützungsplatten in der Bettung sehr fest liegen und sich durchaus nicht losrütteln; freilich sind die gusseisernen Platten und ganz besonders die gusseisernen Querverbindungen der Gefahr des Zerbrechens bei etwaigen Erschütterungen ausgesetzt.

Die Kosten dieses Systems betragen in England etwa eben so viel als die Herstellung eines Oberbaues auf Querschwellen; der pecuniäre Vortheil beruht also in der billigern Unterhaltung der Bahn und in dem bleibenden Werthe, welchen die gusseisernen Unterlagen haben*.

11) Weit grössern Beifall, als sein Bruder fand William Barlow, Ingenieur der Midland Bahn mit seinem neuen System des eisernen Oberbaues, wobei er sehr grosse, schwere Schienen von der Form eines umgekehrten V mit einer sehr breiten Basis anwandte und dieselben unmittelber auf die Bettung legte. Die Breite dieser Schienen an der Basis beträgt circa 12 Zoll, ihre Höhe 5 Zoll, ihr Gewicht pro Yard bei stark befahrenen Bahnen 100 bis 110 Pfd., bei Nebengeleisen und Zweigbahnen 80—90 Pfd. Die Schienen sind 18—22 Fuss lang und an den Stössen durch ein inneres Futter von Eisenblech verbunden, welches sich genau der innern Form der Schiene anschliesst und durch 4 Niete auf jedem der beiden Schienenenden befestigt ist. Ausserdem liegt unter diesen Futtern gleichfalls angenietet, noch ein zum Querverband dienendes Winkeleisen, dessen beide Enden etwas aufwärts gebogen sind, um den Schienen bei ihrer, nach Innen ein wenig geneigten, schrägen Lage ein gutes Auflager zu gestatten. Da die Schienen fast ganz von der Bettung bedeckt sind, so können sie sich auch bei grosser Hitze nur sehr wenig ausdehnen, und es genügt daher, wenn man nur in Entfernungen von etwa 300 Fuss die Löcher für die Nietbolzen in den Schienen um 2 bis $2^1/_2$ Linien oval macht.

Dieses System vereinigt Einfachheit in der Construction, Festigkeit an den Stössen, Sicherheit und Regelmässigkeit in der Lage der Bahn, sodass die Unterhaltungskosten hierbei nur etwa die Hälfte derjenigen Summe betragen sollen, welche zur Unterhaltung einer Bahn auf Querschwellen erforderlich ist; sie beschränken sich fast nur auf das Unterstopfen der Schienen. Die Bewegung der Züge auf Bahnstrecken mit diesem eisernen Oberbau soll, wie allgemein anerkannt wird, äusserst sanft sein; die Stossfugen sind gar nicht hörbar und gäben nicht diese Bahnen ein allgemeines dumpfes Getön, sie liessen für die Reisenden nichts zu wünschen übrig; auch sollen die Befürchtungen, welche man anfangs bei der starren, keine Längenverschiebung zulassenden Verbindung der Schienenenden mit einander in Betreff der Temparaturwirkungen ausgesprochen hatte — selbst nach den Erfahrungen im südlichen Frankreich, wo diese Schienen auf der Bayonner und der Toulouser Bahn in Anwendung kamen — nicht gerechtfertigt worden sein. Die Unterbettung darf man leicht um $^1/_6$ schwächer nehmen, was unter Umständen auch eine bedeutende Ersparniss abgeben kann.

Dagegen wird als ein Nachtheil dieses Systems bezeichnet, dass bei einem ziemlich dichten Bettungsmaterial, das Wasser nicht nach seitwärts abfliessen kann; auch sind die schweren grossen Schienen sehr unbequem zu transportiren und zu legen. Ueberdiess kosteten diese Schienen, namentlich im Anfang, vermöge ihrer eigenthümlichen Form und der schwierigen Anfertigung bedeutend mehr als die gewöhnlichen; später indessen ging durch die vielfache Anwendung (es wurden in den ersten 2 Jahren in England allein 64 engl. Meilen doppelte Bahn gelegt) ihr Preis soweit herunter, dass sein Unterschied gegen den Preis der gewöhnlichen Schienen pr. Centner nur noch 5 Sgr. betrug**.

Nur in Betreff der Dauer der Schienen blieb viel zu wünschen übrig; sowohl bei den in England, als auch bei den in Frankreich erzeugten Barlowschienen hat man die Erfahrung gemacht, dass sich eine rasche Abnützung einstellte und namentlich in höchst eigenthümlicher Weise längs der Mitte des gerissenen Schienenkopfs ein im Querschnitt dreieckiger, mit der Basis nach oben gekehrter Spahn ablöste, welcher Veranlassung zum baldigen Bruche gab***.

Es scheint dies daher zu kommen, dass bei dieser Form der Schienen und der geringen Wandstärke wegen sich für den Kopf kein feinkörniges, härteres Eisen verwenden lässt, sondern die ganze Schiene nur aus dem zum Fusse nöthigen sehnigen Eisen gewalzt werden kann, welches nicht die gehörige Dauer bietet.

Diese geringe Dauer ist denn auch, ungeachtet der grossen Vorzüge dieses Systems die Veranlassung gewesen, dass es in den letzten 8 Jahren wenig weiter in Anwendung gekommen ist.

12) In neuester Zeit hat Herr Baurath Scheffler in Braunschweig diesen wichtigen Gegenstand wieder angeregt und einen ganz schmiedeeisernen Oberbau in Vorschlag gebracht, welcher eine Combination der Busse'schen oder Latrobe'schen 3theiligen Schiene mit dem Oberbausysteme von Will. Barlow ist, indem er den Fuss seiner Schiene aus 2 Winkeleisen mit 6 Zoll breiten Schenkeln bilden will, sodass dieselbe eine Basis von 12 Zoll erhält und ebenso wie die Barlowschiene direct in das Bettungsmaterial gelegt werden kann. Zur Befestigung der Oberschiene an den Unterschienen sind Schraubenbolzen in Entfernungen von 12 Zoll angenommen, um die Auswechslung der Oberschiene zu erleichtern; die Stösse der Oberschiene und Unterschiene sollten ebenfalls wechseln, so dass also die Unterschienen zugleich die Laschen sehr vollständig vertreten. Um

---

* Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 7. Bd. S. 154, 8. Bd. S. 193, 194.

** Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 7. Bd. S. 188; 8. Bd. S. 245, 246.

*** Eisenbahn-Zeitung 1852, S. 110; und Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 7. Bd. S. 224.

* Notizblatt des Architecten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover, 2. Bd. S. 21—34, und Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens, 8. Bd. S. 22.

** Notizblatt des Architecten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover, 2. Bd. S. 21—34; und Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 8. Bd. S. 23, 24.

*** Eisenbahn-Zeitung 1856, No. 8.

nun die in den Längen der Ober- und Unterschienen unvermeidlich vorkommenden kleinen Differenzen unschädlich zu machen, soll die Oberschiene von den Enden her, die Unterschiene dagegen von der Mitte aus nach festen Abständen gelocht werden. Alsdann werden die Löcher beider Schienen (von welchen die der Oberschiene wegen des Temperaturwechsels oval gemacht werden sollen) stets auf einander passen und die erwähnten Längendifferenzen werden nur zur Folge haben, dass der Abstand zwischen den Enden der Unterschienen etwas schwankt.

In Entfernungen der jetzigen Schwellen, also in Abständen von 3 Fuss sollten Querverbindungen durch vertical gestellte Flacheisen von $3^1/_2$ Zoll Höhe und $^5/_8$ Zoll Stärke mittelst 2 Nieten an jeder Seite mit den Unterschienen verbunden werden.

Damit die Schiene die dem Radconus entsprechende Neigung erhalte, sollten die Enden der Querverbindungen nicht in einer normal auf ihrer Längenrichtung stehenden, sondern in einer schräg dagegen geneigten Kante umgebogen werden.

Ausserdem hat Herr Scheffler noch eine andere einfachere Construction in Vorschlag gebracht, dabei sollte der Schienenfuss durch ein Doppel-T-Eisen von 12 Zoll Flanschenbreite gebildet und die Oberschiene an einer Abkröpfung des Stiels von der Unterschiene von der Seite angeschraubt werden.

Die letztere Construction ist aber rein unausführbar, da die Walzen zur Herstellung der T förmigen Unterschiene für den breiten Flansch jede auf 6 Zoll Tiefe und $^5/_8$ Zoll Breite eingeschnitten werden müssten, wodurch bei der grossen Kraft, welche das Auswalzen so schweren T-Eisens erfordert, unfehlbar die Walzen gleich zersprengt würden.

Nach der Berechnung des Herrn Scheffler würde sich der laufende Meter Oberbau nach letzterer (unausführbarer) Construction auf $13{,}_{46}$ Thlr., nach seiner zuerst beschriebenen Construction pro Meter auf $14{,}_{79}$ Thlr., und die jetzige Construction mit Holzschwellen (bei Annahme einer Schiene von $79{,}_{5}$ Pfd. pro Meter) auf $9{,}_{12}$ Thlr. pro Meter stellen.

Die Scheffler'sche Construction ist daher bei der ersten Anlage nur um circa $^1/_3$ theurer als die gewöhnliche Construction mit Holzschwellen; sie ist aber durch die Masse Querverbindungen und Schraubenbolzen immerhin noch sehr complicirt, auch werden leicht in der Weise, wie Herr Scheffler die Verbindung der Unterschienen mit der Oberschiene vorgeschlagen hat, die Niete lose und dann, wenn auch keine Gefahr für die Sicherheit, doch ein sehr unangenehmes Gerappel beim Befahren veranlassen; ausserdem ist auf eine Entwässerung des Geleises — die überhaupt bei dichtem Bettungsmaterial dem Langschwellensystem und insbesondere der Oberbauconstruction von William Barlow mit Recht zum Vorwurf gemacht wird — gar keine Rücksicht genommen; und bei der ebenen Fläche, welche die Füsse der Unterschienen des Herrn Scheffler an der Basis bilden, wird der ganze eiserne Oberbau, trotz der Masse Querverbindungen, in horizontaler Richtung leicht verschoben werden können, wenn das Bettungsmaterial, die Unterschienen von der Seite nicht vollständig umschliesst und die Schienen, wie es beim Rectificiren der Bahn geschehen muss, seitlich ganz frei gemacht werden.

13) Ich habe dagegen einen ganz schmiedeeisernen Oberbau, auch nach dem Langschwellensystem construirt, wobei gleichfalls eine, besondere mit 2 Unterschienen (von 12 Zoll Basis) im Versatz verbundene Oberschiene angewandt wird; die ganze Construction und Zusammensetzung ist aber bedeutend einfacher, so dass selbst bei einem Gewicht von 138 Pfd. pro lauf. Meter der dreitheiligen Schiene der ganze Oberbau pro Meter nur 9—10 Thlr. und bei der ersten Anlage nicht theurer als die gewöhnliche Oberbauconstruction kommt.

Dabei kann ein Losewerden der Verbindungen zwischen Ober- und Unterschienen gar nicht nachtheilig werden, im Gegentheil je grösser die Last auf die Oberschiene wirkt, desto fester werden die Unterschienen an die Seiten der Oberschiene gepresst. Ferner wird, ähnlich wie bei dem System von William Barlow, durch die Form der beiden Unterschienen zwischen denselben und direct unter der Oberschiene ein fester Kiesrücken gebildet, welcher eine seitliche Verschiebung des einzelnen Schienenstranges schon vollkommen verhindert und wodurch die Querverbindungen (ebenso wie bei dem Will. Barlow'schen System von Winkeleisen) auf eine höchstens 2 pro Schienenlänge von je 9 Meter reducirt werden können; auch ist die Form der Ober- und Unterschienen so ausserordentlich einfach und günstig zum Walzen, dass die Schienen zu den billigsten Preisen und in Längen von 9—10 Meter herzustellen sind. Endlich ist bei meiner Construction eine vollkommne Entwässerung des Schienengleises möglich; kurz, alle bei dem vorstehenden Bericht über die verschiedenen eisernen Oberbauconstructionen gerügten Mängel glaube ich durch meine neue Construction vollständig beseitigt zu haben. Eine genaue Abbildung und Beschreibung meines Systems ist in meinem neuesten Werkchen: „Die eiserne Eisenbahn oder neue einfache Eisenconstructionen für Eisenbahnen" (Hannover, Rümpler, 1862) enthalten; später hoffe ich auch in diesen Blättern noch ausführlicher darüber zu berichten. —

Geschäftsbericht der Thüringischen Eisenbahn für das Betriebsjahr 1861.

Dem für die diesjährige General-Versmmlung der Actionäre bestimmten Geschäftsberichte der Direction entnehmen wir Folgendes:

Nach dem, dem Berichte beigefügten Protocoll über die am 3. Juli v. J. abgehaltene General-Versammlung ist von mehreren Seiten gegen die in derselben gefassten Beschlüsse Protest erhoben und es haben später der Verwaltungsrath der Gesellschaft und eine Anzahl Actionäre die Einberufung einer ausserordentlichen General-Versammlung beantragt. Dies hat zwischen Verwaltungsrath und Direction zu Verhandlungen geführt, welche zwar noch nicht beendet sind, jedoch zu dem gemeinschaftlichen Beschlusse geführt haben, über das künftige Abstimmungs-Verfahren zweifellose Bestimmungen zu treffen, und die bei dem Unternehmen mit dem vierten Theile des Stamm-Actien-Capitals ($2^1/_4$ Mill. Thlr.) betheiligten drei Staats-Regierungen von Preussen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha haben entschieden, dass der Seitens der Gesellschafts-Vorstände gefasste Beschluss als Statuten-Aenderung der ordentlichen General-Versammlung zur Berathung und Beschlussfassung vorzulegen sei. Sobald nun der Abstimmungs-Modus von der General-Versammlung angenommen und demnächst von den Staats-Regierungen genehmigt sein wird, soll in einer später anzuberaumenden ausserordentlichen General-Versammlung die Ausgleichung derjenigen Differenzen, welche bezüglich der in der vorjährigen General-Versammlung gefassten Beschlüsse noch obwalten, vorgenommen werden.

In Bezug auf die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1861 entnehmen wir dem Bericht in gedrängter Kürze Folgendes:

Die Einnahmen betrugen aus dem

	pro 1861:		pro 1860:	
Personenverkehr	809,445 Thl. 4 Sg. 3 Pf.,		779,946 Thl. 13 Sg. 1 Pf.,	
Gepäcktransport	27,091 „ — „ 1 „		27,046 „ 27 „ 2 „	
Güterverkehr	1,320,794 „ 1 „ 1 „		1,224,468 „ 27 „ 9 „	
Viehtransport	38,080 „ 8 „ 6 „		36,495 „ 14 „ 11 „	
Equipagenverkehr	3,181 „ 1 „ 3 „		3,147 „ 24 „ 7 „	
an diversen Einnahmen u. Resten aus dem Vorjahr	199,911 „ 11 „ 10 „		170,820 „ 6 „ 9 „	
in Summa	2,398,502 Thl. 27 Sg. — Pf.		2,241,925 Thl. 24 Sg. 3 Pf.	

Die Mehr-Einnahmen betragen daher

1) aus dem Personenverkehr	29,498 Thlr. 21 Sgr. 2 Pf.,	
2) „ „ Gepäcktransport	44 „ 2 „ 11 „	
3) „ „ Güterverkehr	96,325 „ 3 „ 4 „	
4) „ „ Viehtransport	1,584 „ 23 „ 7 „	
5) „ „ Equipagentransport	33 „ 6 „ 8 „	
6) aus Nebenquellen	29,091 „ 5 „ 1 „	
zusammen also	156,577 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf.	

Dass ungeachtet dieser Mehr-Einnahme nur $^1/_6$ % Dividende mehr als im Vorjahre ($6^2/_3$ gegen $6^1/_2$ % pro 1860) zur Vertheilung gelangen konnte, findet seinen Grund darin, dass mit dem 1. Januar 1861 der neu gegründete Erneuerungsfonds für Oberbau und Betriebsmittel ins Leben trat und diesem stärkere Rücklagen aus den Betriebs-Ueberschüssen überwiesen werden mussten, als früher resp. im Vorjahre für Unterhaltung des Oberbaues und der Betriebsmittel aufgewendet wurde, und dass ferner im Jahre 1861 die Amortisation der vierten Anleihe mit $^1/_2$ % von 3,900,000 Thlr. = 19,500 Thlr. zum ersten Male stattfand.

Die Verwendung der Mehr-Einnahme selbst ist im Bericht wie folgt nachgewiesen:

1) Mehrbetrag der reinen Betriebskosten	2,368 Thlr. 14 Sgr. 6 Pf.,	
2) Mehr-Ausgabe für den Erneuerungsfonds	91,202 „ 22 „ 2 „	
3) Amortisationsquote der 4. Anleihe nebst Mehr-Ausgabe für Nebenkosten	21,547 „ 24 „ 8 „	
4) Mehrbetrag der Eisenbahn-Steuer etc.	26,458 „ 1 „ 5 „	
5) „ „ Dividende $^1/_6$ % v. 9 Mill.	15,000 „ — „ — „	
in Summa	156,577 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf.	

Die Ergebnisse des Betriebes sind im Ganzen befriedigend zu nennen, und wenn die Einnahme in der ersten Hälfte des Jahres mit geringen Schwankungen dergenigen in derselben Betriebs-Periode des Vorjahres gleich blieb, so nahm der Verkehr im 2. Semester und namentlich im letzten Quartal durch die bedeutenden Getreide- und Kartoffel-Sendungen einen erheblichen Aufschwung, welcher die beträchtliche Mehr-Einnahme im Güterverkehr hauptsächlich veranlasste.

Zu den einzelnen Zweigen des Verkehrs übergehend, bemerken wir

A. Hinsichtlich des Personen-Verkehrs. Befördert wurden überhaupt 1,232,956 Personen und zwar:

in I. Classe	8,109 Pers. auf	136,384 Ml. oder	$16{,}_{819}$ Ml.	im Durchschnitt pro Person.
„ II. „	234,034 „ „	2,074,325 „ „	$8{,}_{863}$ „	
„ III. „	951,490 „ „	4,303,139 „ „	$4{,}_{523}$ „	
Militärs und Auswanderer	39,323 „ „	329,374 „ „	$8{,}_{376}$ „	
Zusammen auf		6,843,222 Ml. oder	$5{,}_{550}$ Ml.	

Gegen das vorangegangene Jahr sind im Jahre 1861 überhaupt 80,494 Personen mehr befördert worden, die von jeder Person im Durch-

schnitt zurückgelegte Meilenzahl hat sich von $5_{,636}$ Meilen pro 1860 auf $5_{,550}$ Meilen pro 1861 vermindert, wogegen sich die von allen Personen durchfahrene Meilenzahl gegen das Vorjahr um 359,040 Meilen vermehrt hat. Die durch die erhebliche Mehrbeförderung erzielte Mehr-Einnahme beträgt, wie oben schon erwähnt ist, 29,498 Thlr. 21 Sgr. 2 Pf.

B. Gepäck-Transport. Es wurden überhaupt 142,840 Ctr. (incl. 109,992 Ctr. Freigepäck) befördert und zwar gegen das Vorjahr 4108 Ctr. mehr. Die Mehr-Einnahme beträgt jedoch nur 44 Thlr. 2 Sgr. 11 Pf. und ist nicht in demselben Verhältniss wie die transportirte Masse gestiegen, weil der grösste Theil der Mehrtransporte (3267 Ctr.) in Freigepäck bestanden hat, weshalb auch die durchschnittliche Einnahme pro Ctr. von $5_{,849}$ Sgr. auf $5_{,690}$ Sgr. herabgegangen ist.

C. Der Güter-Verkehr. Die Gesammtbeförderung betrug (incl. 198,181 Ctr. frachtfreier Dienstgüter) 10,514,648 Ctr. auf zusammen 113,264,159 Meilen oder $10_{,772}$ Meilen im Durchschnitt pro Ctr. und zwar gegen das Vorjahr mehr 23,131 Ctr. Eilgüter und 1,646,267 Ctr. Güter zu ermässigter Fracht und weniger 60,376 Ctr. Normalfrachtgut, 528 Ctr. Postgut, mithin überhaupt mehr 1,608,494 Ctr. Die von jedem Centner im Durchschnitt zurückgelegte Entfernung ist von $11_{,126}$ Meilen auf $10_{,772}$ Meilen und der durchschnittliche Ertrag pro Ctr. und Meile von $4_{,513}$ Pf. auf $4_{,256}$ Pf. zurückgegangen, die Gesammt-Einnahme aber in Folge des mehr transportirten Güter-Quantums um 96,325 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf. gestiegen. Speciell berechnet, brachte ein

jeder Centner Eilgut pro Meile $10_{,734}$ Pf.,
„ „ Postgut „ „ $8_{,072}$ „
„ „ Frachtgut „ „ $4_{,090}$ „

D. Vieh-Transport. Befördert wurden 5712 Stück Pferde, 3440 Stück Hunde und 52,986 Stück anderes Vieh im ungefähren Gesammtgewicht von 264,212 Ctr. auf zusammen 3,296,116 Meilen. Jedes Stück Vieh brachte im Durchschnitt 18 Sgr. 4 Pf. ein und pro Ctr. und Meile betrug die Einnahme $4_{,16}$ Pf. Gegen das Jahr 1860 sind 2311 Stück Pferde mehr, 2532 Stück Hunde und anderes Vieh dagegen weniger transportirt worden und die Einnahme ist, weil das Gewicht der ganzen Transporte etwas grösser war als im Vorjahre um 9 Pf. pro Stück Vieh und im Ganzen um 1584 Thlr. 23 Sgr. 7 Pf. gewachsen.

E. Equipagen-Transport. Der Transport betrug 268 Stück (gegen 304 Stück im Vorjahre) im Gesammtgewicht von ca. 11,220 Ctr. auf 128,895 Meilen und die Einnahme pro Stück 9 Thlr. 22 Sgr. 8 Pf., resp. pro Ctr. und Meile $8_{,408}$ Pf. Die Mehr-Einnahme von 33 Thlr. 6 Sgr. 8 Pf. gegen das Vorjahr resultirt aus stattgefundenen Extrazügen für Militärfahrzeuge.

Die Ausgaben betragen

an Resten aus den früheren Jahren . .	41,786	Thlr.	10	Sgr.	10	Pf.,
für die Allgemeine Verwaltung	41,364	„	29	„	2	„
„ „ Bahn-Verwaltung	345,300	„	12	„	1	„
„ „ Transport-Verwaltung	654,834	„	24	„	7	„
„ den Reservefonds	2,160	„	1	„	11	„
„ „ Ergänzungs-Baufonds	24,666	„	—	„	—	„
„ die Verzinsung und Tilgung der Anleihen etc.	645,265	„	1	„	9	„
Dividende $6^2/_3$ % auf 9 Mill.	600,000	„	—	„	—	„
Zur Entrichtung der Eisenbahn-Steuer als Uebertrag pro 1862	43,125	„	6	„	8	„
Summa	2,398,502	Thlr.	27	Sgr.	—	Pf.,

wodurch die oben angeführte Gesammt-Einnahme vollständig absorbirt wird.

Die Betriebs-Ausgaben repartiren sich pro Nutzmeile für die

	pro 1861:	pro 1860:
Allg. Verwaltung auf	$6_{,351}$ Sgr. oder $3_{,98}$ %,	$6_{,461}$ Sgr. oder $4_{,58}$ %,
Bahn- „ „	$52_{,886}$ „ „ $33_{,17}$ %,	$44_{,802}$ „ „ $31_{,40}$ %,
Transport-Verwaltung	$100_{,222}$ Sgr. oder $62_{,85}$ %,	$90_{,324}$ Sgr. oder $64_{,02}$ %,
Eisenbahn-Steuer	$6_{,024}$ „	$2_{,590}$ „

Die gesammten Kosten betragen daher pro Nutzmeile 5 Thlr. 15 Sgr. $5_{,80}$ Pf., 4 Thlr. 23 Sgr. $8_{,25}$ Pf.,

Die Einnahmen berechnen sich auf	12	„	6	„	$11_{,52}$	„	11	„	18	„ $5_{,23}$ „
Ueberschuss ist daher pro Nutzmeile . . .	6	„	21	„	$5_{,72}$	„	6	„	24	„ $8_{,98}$ „

Die Betriebskosten erforderten $44_{,118}$ % der Brutto-Einnahme gegen $40_{,80}$ % im Vorjahre; rechnet man jedoch die erhöhten Ausgaben an den Erneuerungsfonds ab, so stellt sich nur ein Procentsatz von $38_{,58}$ % der Einnahme heraus, so dass $2_{,22}$ % weniger verausgabt sind und sich die Ausgaben selbst nur um 2368 Thlr. 14 Sgr. 6 Pf. gegen das Vorjahr gemehrt haben, während die Kosten pro Nutzmeile um $1_{,83}$ Sgr. gefallen sind. —

Die Gesellschaft besass am Schlusse des Jahres 1861 62 Locomotiven, welche 207,852 Meilen durchlaufen haben, worunter 194,141 Nutzmeilen begriffen sind. Die Kosten des Feuerungs-Materials betrugen pro Nutzmeilen $16_{,30}$ Sgr., für Erneuerungen und Reparaturen $12_{,36}$ Sgr., für Putz- und Schmier-Material $3_{,69}$ Sgr.

Die Maschinen haben seit ihrer Inbetriebstellung überhaupt 1,903,201 Meilen zurückgelegt und kommen hiervon

auf 4 Maschinen je über 50,000 Meilen,
„ 19 „ „ „ 40,000 „
„ 10 „ „ „ 30,000 „
„ 10 „ „ „ 20,000 „

während die übrigen nur eine geringere Meilenzahl nachweisen. Die Gesammt-Reparaturkosten für alle Maschinen betragen für die Zeit von der Betriebs-Eröffnung bis Ende des Jahres 1861 bei einem Anschaffungs-Werth von 877,340 Thlrn. = 652,673 Thlr. 29 Sgr. 8 Pf.

Nach dem Bericht hat die Gesellschaft 6 neue Locomotiven, 4 für Güter- und 2 für Schnellzüge in der Borsig'schen Fabrik bestellt, da einige der ältesten Maschinen nicht mehr für den eigentlichen Betrieb, sondern nur noch für den Stationsdienst brauchbar sind resp. ganz auszurangiren sein werden.

Der Wagenpark ist im Jahre 1861 um 68 bedeckte und 32 offene vierrädrige Güterwagen vermehrt und bestand aus 106 Personen- und 1146 Güter- und Gepäckwagen, welche im Jahre 1861 und zwar:

die Personenwagen . . . . 1,611,225 } Achsmeilen,
„ Gepäck- und Güterwagen 5,646,844 }

gegen resp. 1,489,892 und 4,874,311 Achsmeilen pro 1860 zurückgelegt haben.

Das Schmieren der Wagen kostete pro Achsmeile im Jahre 1861 $0_{,183}$ Pf., pro 1860 aber $0_{,585}$ Pf. und dürfte diese erhebliche Differenz in den Kosten, ganz abgesehen von etwaigen Preis-Unterschieden bei Beschaffung des Schmier-Materials, lediglich durch die, soviel uns bekannt, bei der Thüringischen Bahn im verflossenen Jahre stattgehabte Einführung der Ersparniss-Prämie für Schmieröl hervorgerufen sein, da im Jahre 1860 bei 6,775,557 Achsmeilen eigener und fremder Wagen 87,803 Zoll-Pfd. Oel und Wagenschmiere, im Jahre 1861 aber nur 29,354 Zoll-Pfd. bei 7,078,574 Achsmeilen verwendet worden sind.

Der Reservefonds hatte	100,000	Thlr.	—	Sgr.	—	Pf.,
der Erneuerungsfonds	255,217	„	14	„	4	„
die Pensions-Casse der Beamten . . .	142,202	„	16	„	4	„
die Waisen-Casse	4,252	„	13	„	6	„
die Werkstatts-Arbeiter-Kranken-, Wittwen- und Unterstützungs-Casse . . .	5,649	„	15	„	10	„

Bestand resp. Vermögen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Eisenbahn-Project Venlo-Hamburg. (Concession zu den Vorarbeiten). Der Preussische Handelsminister hat unterm 28. Juli die Concession zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn in der Richtung Venlo, Wesel, Münster, Osnabrück, Bremen, Hamburg, so weit sie das Gebiet des Preussischen Staates berührt, ertheilt. (Siehe über dieses Project No. 40 S. 473 vom vorigen Jahre ausführlich.)

Nassauische Staatsbahn. (Kammer-Verhandlungen). Wiesbaden, 26. August. In der gestern Nachmittag stattgehabten Sitzung der Zweiten Kammer wurde der Gesetzentwurf, die Beschaffung der Mittel zur Herstellung der Staats-Eisenbahn betreffend, unverändert angenommen.

Odenwald-Bahn. (Eröffnung). Nach Mittheilung des „Schw. Merkur" ist die Eröffnung erst gegen den 15. October hin zu erwarten.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Norddeutscher Eisenbahnverband. (Versammlung zu Bremen). Am 5., 6. und 7. September werden zu Bremen die Vertreter des Norddeutschen Eisenbahnverbandes zu einer Berathung über allgemeine Bahninteressen zusammentreten, denen sich dem Vernehmen nach diesmal auch die Vertreter des Südwestdeutschen und vielleicht auch des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes anschliessen werden, so dass etwa dreissig Repräsentanten Deutscher Eisenbahnen versammelt sein dürften. (Wes. Ztg.).

Preussische Bahnen. (Juli-Einnahmen). Zur Ergänzung unserer Mittheilung in No. 69 S. 685 geben wir heut noch Folgendes:

Die Eisenbahn-Einnahmen im und bis Ende Juli d. J. berechnen sich für die Preussischen Bahnen, pr. Bahnmeile wie folgt:

Auf	Juli 1862. Thlr.	Differenz gegen v. J. Thlr.	Differenz gegen v. J. Proc.	Bis Ende Juli 1862. Thlr.	Differenz gegen v. J. Thlr.	Differenz gegen v. J. Proc.
den Privatbahnen	5911	+ 766	$10_{,5}$	35,331	+ 4322	$14_{,0}$
„ Staatsbahnen	5499	+ 1192	$27_{,7}$	33,568	+ 7427	$28_{,1}$
allen Bahnen	5809	+ 871	$17_{,6}$	34,895	+ 5089	$17_{,1}$

Das Ergebniss im Allgemeinen ist befriedigend; aber die Differenzen der Mehr-Einnahmen sind bedeutender als bisher, weil sich gegenüber der herrschenden Stockung in den regelmässigen Handels-

Beziehungen und der industriellen Thätigkeit, das Uebergewicht der Massen-Transporte in höherem Masse als bisher geltend macht. Wir verweisen in dieser Beziehung auf das Resultat der Staats- und der Schlesischen Privatbahnen; die letzteren haben im Juli 1502 Thlr. pr. Meile oder 41,5 % und bis Ende Juli 7469 Thlr. und resp. 34,1 % mehr als v. J. eingenommen. Die Mehr-Einnahmen der von hier westlich gehenden Bahnen, der Potsdamer und Halberstädter stehen gegen die Vormonate zurück, weil der Getreide-Transport stockte, die Halberstädter Bahn hat nach vorläufiger Mittheilung des „Staats-Anz." im Juli 13,495 Thlr., 19¼ % mehr als v. J. und die Potsdamer Bahn 20,890 Thlr., ca. 14 % mehr als v. J. eingenommen, bis Ende Juli 235,884 Thlr., 27¼ % mehr. Während im Juli die beförderte Personenzahl um 2 % fiel, stieg die Einnahme aus dem Personenverkehr, wahrscheinlich unter dem Einflusse des Hinzutritts des Verkehrs mit der Harzbahn, um 5¾ %, im Güterverkehr wurden 6,1 Sgr. pr. Ctr., gleich viel wie in 1861 eingenommen, während in den Vormonaten die Einnahme pr. Ctr. bedeutend gegen das Vorjahr gefallen war. Die Cöln-Mindener (einschl. Arnheim-Oberhausen) hat dagegen, nach dem „St.-Anz.," im Juli ein besseres Resultat als im Vorjahre, 61,460 Thlr., 12 % Plus erzielt. Verhältnissmässig ungünstig sind die Einnahmen der Bergisch-Märkischen Bahn, welche im Juli nur 3¾ und bis Ende Juli nur 3 % mehr eingenommen. Hier scheinen nicht allein allgemeine Verhältnisse, sondern auch die Concurrenz der seit dem 1. Mai eröffneten Witten-Duisburger Bahn von Einfluss gewesen zu sein. Die letztere „Dortmund-Witten-Duisburg-Oberhausen" mit ihren Flügel- und Zweigbahnen soll nach dem 1861er Verwaltungsberichte 10,14 Meilen lang sein. Eröffnet sind 6,91, durchschnittlich bis Ende 5,08 Meilen und haben diese im Juli 4778 Thlr., bis Ende Juli 30,807 Thlr. pr. Meile gegen 9371 Thlr. und resp. 60,151 Thlr. auf der Hauptbahn „Düsseldorf-Dortmund-Soest" eingenommen. Die Bahn befindet sich in der schlimmen Lage der Concurrenz von anderer Seite dadurch begegnen zu müssen, dass sie sich selbst Concurrenz macht. Durch den beschlossenen Bau von Hagen nach Holzwickede wird diese Strecke von 6,41 auf 3,06 Meilen abgekürzt und der heutigen Bahn der Verkehr entzogen, andererseits aber die Concurrenzfähigkeit für die Verbindung zwischen dem Rhein und Westfalen und zwischen dem Rhein und dem Norden gesteigert. Ob in genügendem Masse nach Herstellung einer directen Bahn zwischen Hagen und Soest, können wir nicht beurtheilen. Auch durch den von der Rheinischen beschlossenen Bau der Osterrath-Essener Strecke, welche Mühlheim a. d. R. berühren soll, droht der Bergisch-Märkischen Bahn Concurrenz, während die Rheinische Bahn das Ruhrkohlen-Revier gewinnt und durch unmittelbaren Anschluss an dasselbe der Rheinschifffahrt mit noch grösserem Erfolge als bisher Concurrenz machen wird. Die Juli-Einnahme der Rheinischen Bahn 15¾, bis Ende Juli 13½ % ist sehr günstig, der Personenverkehr schloss mit 12½, der Güterverkehr mit 20¾ und die Extraordinarien mit 15¾ % Plus. Die Mainzer Bahn, auf welcher der Getreide-Transport stockte, hat im Juli 15½, bis Ende Juli 23 %, im Juli aus dem Personenverkehr (welcher 1861 mit 15 % Plus schloss) 4 %, dagegen aus dem Güterverkehr 30 % Plus erzielt. Das Frankfurter Schützenfest hat den Verkehr auf der Aschaffenburg-Darmstadt-Mainzer Route beeinträchtigt, weil die Reisenden aus Bayern, statt diese einzuschlagen, über Frankfurt gegangen sind. Ungünstig ist das Ergebniss der Rhein-Nahebahn, bei keiner anderen Bahn differiren die vorläufigen gegen die definitiven Festsetzungen in solchem Masse wie hier; im Juli 1861 wurden nach vorläufiger Festsetzung 46,102 Thlr., nach definitiver 54,502 Thlr. eingenommen, gegen die letztere ergiebt der Juli laufenden Jahres 1773 Thlr., 3¼ % Minus, bis Ende Juli erzielte die Bahn 31,126 Thlr., 12 % Plus. Wir haben endlich noch der Mecklenburger Bahn zu gedenken, während dieselbe die ersten sieben Monate mit 10,000 Thlr., 4 % Minus abschloss, ergab der Juli allein 4135 Thlr., 10 % Plus, der Güterverkehr 4560 Thlr., 30 % mehr und zwar stieg der Ertrag per Meile von 2,4 auf 2,6 Sgr.; in der ersten Decade dieses Monats hat die Bahn 1886 Thlr., 14 % Plus erzielt. (Nach d. Act.)

Taunus-Eisenbahn. (Betriebsjahr 1861—1862). Wir holen heut das durch Umstände verzögerte Referat über das letzte Betriebsjahr nach und halten uns deshalb vorwiegend an die für die Allgemeinheit wichtigeren Verhältnisszahlen, deren Wichtigkeit nicht eine mit der General-Versammlung vorübergehende, sondern bleibende ist.

Die Einnahmen aus dem Betriebsjahre 1861 sind im Vergleich zu dem Vorjahre die folgenden gewesen:

Aus der Personenbeförderung 608,436 fl. 1 kr. gegen 569,517 fl. 9 kr. in 1860, aus der Güterbeförderung 205,907 fl. 14 kr. gegen 195,101 fl. 16 kr. in 1860, aus verschiedenen Quellen 6,536 fl. 20 kr. gegen 3634 fl. 32 kr. in 1860 und betrug der Gesammt-Betrag 820,879 fl. 35 kr. gegen 768,252 fl. 57 kr. in 1860, mithin hat das Jahr 1861 gegen das Vorjahr eine Mehr-Einnahme von 52,626 fl. 38 kr. geliefert.

Stellt man die vorstehenden Zahlen einander gegenüber, so ergiebt sich: bei der Personenbeförderung, im Ganzen genommen, in der Geld-Einnahme eine Zunahme von 38,918 fl. 52 kr. oder von 6,8 Procent der Einnahme des Vorjahres, in der Massenbeförderung ein Mehr von 83,270 Köpfen oder 7,17 % der Beförderung des Vorjahres; bei der Personenbeförderung, dieselbe ohne Nebenrubriken genommen, in der Geldeinnahme eine Zunahme von 39,410 fl. 24 kr. oder 7,3 % der Einnahme des Vorjahres; bei der Gepäckbeförderung, in der Geldeinnahme eine Zunahme von 1036 fl. 54 kr. oder von 3,1 % der Einnahme des Vorjahres, in der Massenbeförderung ein Mehr von 2,298 Ctr. oder von 3,09 % der Beförderung des Vorjahres; bei der Güterbeförderung im Ganzen genommen, in der Geldeinnahme eine Zunahme von 10,805 fl. 58 kr. oder von 5,5 % der Einnahme des Vorjahres, bei der Güterbeförderung, die Einnahme aus den beförderten Gütern allein genommen, in der Geldeinnahme ein Zuwachs von 9,015 fl. 21 kr. oder von 4,8 % der Einnahme des Vorjahres, in der Massenbeförderung ein Mehr von 189,626 Ctr. oder von 13,8 % der Beförderung im Vorjahre; bei der Einnahme aus verschiedenen Quellen ein Mehr von 2,901 fl. 48 kr. oder 82,6 % gegen das Vorjahr.

Es haben deshalb mit Ausnahme der Einnahme aus verschiedenen Quellen und der Massenbeförderung der Güter alle Geschäftstheile eine in Bezug auf Masse und Geldeinnahme fast gleichförmig zu nennende Steigung erlitten. Bei der Massenbeförderung der Güter, welche eine Steigung von 13,8 % zeigte, ist dies zum Verhältniss der Geldeinnahme aus der Güterbeförderung, welche nur eine Zunahme von 4,8 % ergab, nicht der Fall gewesen und liegt die Ursache hierzu darin, dass, durch die Umstände gezwungen, mit Ende des Jahres 1860 ermässigte Tarifsätze für die Aufgeber von Gütern in ganzen Wagenladungen eingeführt werden mussten, deren Einwirkung auf das Ertragsergebniss aus der Güterbeförderung auf diese Weise sich zeigte.

Von den beförderten Personen benutzten

39,662	Personen	die	I. Classe	oder	3,42 %	gegen	3,33 % in 1860
322,925	„	„	II.	„	27,87 „	„	27,82 „ „
795,927	„	„	III.	„	68,71 „	„	68,85 „ „
1,158,514	Personen im Ganzen und hat sich deshalb auch diesmal das						

Verhältniss in der Benutzung der einzelnen Wagenclassen so günstig gestaltet, als es erwartet wurde.

Von Reisegepäck wurden, 76,556,3 Ctr. befördert, von denen 70,334,5 Ctr. der Gepäcktaxe unterworfen waren, und verhält sich deshalb das expedirte gegen das bezahlte Gepäck in runder Zahl wie 76:70 oder wie 1:0,92, welche Verhältnisszahlen in dem Vorjahre 1:0,9 waren, so dass auch hierin sich nur wenig änderte.

Die Gesammtanzahl der zurückgelegten Güter-Centnermeilen war in 1861 6,835,762, in 1860 6,157,877, deshalb in 1861 mehr 677,885 Ctr.-Meilen oder 9,5 % gegen das Ergebniss des Vorjahres, welcher höhere Procentsatz einem ähnlichen Verhältniss folgt, wie die Zunahme der beförderten Gütermassen.

Die Dampfboote der Gesellschaft lieferten im Localdienst zwischen Castel und Mainz 3895 fl. 14 kr., bei der Ueberfahrt von directen Reisenden und deren Gepäcks 4233 fl. 55 kr., im Local-Eisenbahndienst der Taunusbahn 1268 fl. 15 kr., im Ueberschlag von Gütern 414 fl. 52 kr., mithin eine Gesammt-Einnahme von 14,939 fl. 18 kr.

Dieser Einnahme steht nach der Nachweisung über die Unkosten des Betriebs eine Ausgabe entgegen von 12,704 fl. 28 kr., so dass ein Ueberschuss von 2234 fl. 50 kr. trotz der kurzen Betriebszeit und der Unvollständigkeit der Einrichtungen, erscheint, welcher erwarten lässt, dass, sobald der Dampfbootdienst in allen seinen Einrichtungen vollendet sein wird und sobald derselbe das ganze Geschäft umfasst, sich derselbe auch vollkommen selbst erhalten kann.

Aus dem vorstehend Erwähnten lassen sich nun die folgenden Schlüsse ziehen:

1) auf jede der mit der Bibricher Zweigbahn 5,84 Meilen langen Taunusbahn fallen von den Gesammt-Einnahmen von 820,879 fl. 35 kr. pro Meile Bahnlänge 140,561 fl. 34 kr. Die Nutzmeile brachte ein bei 30,804 zurückgelegten Nutzmeilen 26 fl. 38 kr. (in 1860 26 fl. 39 kr.).

2) Personenmeilen wurden im Ganzen zurückgelegt 2,882,324
Gepäckmeilen „ „ „ 311,170
Gütermeilen „ „ „ 6,835,762

3) Durchschnittlich haben zurückgelegt:
jede Person 2,49 Meilen gegen 2,52 Meilen in 1860.
Hiervon entfallen:

auf jeden	I. Classe-Reisenden	3,42 Meilen	gegen	3,66 Meilen in 1860			
„	II. „	2,84 „	„	2,88 „	„	„	
„	III. „	2,28 „	„	2,32 „	„	„	

Ausserdem legte zurück:

jeder Ctr.	Gepäck (ganzes Gewicht)	4,07 Meil.	gegen	3,71 Meil. in 1860			
„	Frachtgut	4,37 „	„	4,48 „	„	„	

4) Eingebracht hat:

a) von der ganzen, direct mit 573,091 fl. 57 kr. aus der Personenbeförderung erfolgten Einnahme:

die	I. Classe	61,078 fl. 58 kr.	oder	10,65 %			
„	II. „	235,234 „ 40 „	„	41,06 „			
„	III. „	276,778 „ 19 „	„	48,29 „			

b) jeder einzelne Reisende		30,64 kr.	gegen	29,55 kr. in 1860			
jeder Centner Reisegepäck		26,17 „	„	28,45 „	„	„	
„ „ Frachtgut		7,52 „	„	7,97 „	„	„	
c) jede Personenmeile		11,94 „	„	11,85 „	„	„	
„ Gepäck-Ctr.-Meile (Taxgew.)		7,52 „	„	7,68 „	„	„	
„ Gütercentnermeile		1,707 „	„	1,778 „	„	„	

5) Bei einer Einnahme von 820,879 fl. 35 kr.
und einer Ausgabe von 374,849 „ 32 „
erscheint ein Ueberschuss von 446,030 fl. 3 kr. oder pro Meile Bahnlänge, von 76,441 fl. 56 kr.

Die Ausgaben für die laufende Unterhaltung der Bahn und ihres Zubehörs und für den Bahnbetrieb betrugen excl. derjenigen Verwendungen, welche durch den Erneuerungsfond gedeckt wurden, im Ganzen 374,849 fl. 32 kr.; der Voranschlag hatte dagegen hiefür nur vorgesehen 353,308 fl. Hiernach ergiebt sich eine Mehr-Ausgabe von 21,541 fl. 32 kr.

Die durchschnittliche Belastung der Züge selbst blieb mit einer geringen Differenz diejenige des Vorjahres, nämlich 30,2 Achsen pro Zug und wurden

per Zug resp. Locomotivmeile 93,9 Pfund gegen 100,7 Pfund in 1860
und pro Achsmeile 3,1 „ „ 3,28 „ „
an Brennmaterial verbraucht, wobei das Verhältniss der mit den Steinkohlen verbrannten Cokes sich in runden Zahlen wie 11 : 24 verhielt.

Die Gesammt-Unterhaltungskosten der Locomotiven waren 9077 fl. 12 kr. oder:

für jeden einzelnen Zug	1 fl. 18 kr.
für jede einzelne Locomotivmeile	— „ 15,1 „
„ Zugmeile	— „ 17,6 „
„ Wagenachsmeile	— „ 0,58 „

Es berechnen sich die Kosten für die Unterhaltung des Wagenparkes:

für jeden Zug auf	1 fl. 42 kr.
für jede Zugmeile auf	— „ 13,1 „
„ Wagenachsmeile auf	— „ 0,77 „

Von einer Gesammt-Einnahme von 820,879 fl. 35 kr. betragen:

1) die Ausgaben 374,849 fl. 32 kr. oder 45,4 %;

2) unter den Ausgaben sind für Steuern enthalten: Eisenbahnsteuer 15,555 fl. 12 kr., Staats- und Gemeindesteuer 2319 fl. 5 kr., zusammen 17,874 fl. 17 kr.

Diese Steuern betragen: von der Gesammt-Einnahme 2,17 %, von der Gesammt-Betriebsausgabe 4,7 %.

Die Eisenbahnsteuer, allein genommen, beträgt von den aus dem Betriebsüberschusse von 1860 gezahlten Dividenden von 240,000 fl.: 6,47 %;

3) Für jede Meile Bahnlänge betragen die Ausgaben: a) für die Bahnunterhaltung 13,155 fl. 18 kr.; b) für die Transportverwaltung 37,297 fl. 21 kr.; c) für die Allgemeine Verwaltung 3259 fl. 14 kr.; d) für den Antheil an der Eisenbahnsteuer 2663 fl. 33 kr.; e) für sonstige Kosten, Amortisation etc. 7811 fl. 7 kr.; im Ganzen 64,186 fl. 33 kr.

4) Jeder einzelne, über die Bahn gegangene Zug kostete: a) für die Bahnunterhaltung 11 fl. 4 kr., b) für die Transportverwaltung 31 fl. 24 kr.; c) für die Allgemeine Verwaltung 2 fl. 44 kr.; d) für den Antheil an der Eisenbahnsteuer 2 fl. 14 kr.; e) sonstige Kosten 6 fl. 24 kr., im Ganzen 54 fl.

5) Jede Zugmeile kostete: a) für die Bahnunterhaltung 2 fl. 30 kr., b) für die Transportverwaltung 7 fl. 5 kr.; c) für die Allgemeine Verwaltung — fl. 37 kr.; d) für den Antheil an der Eisenbahnsteuer — fl. 30 kr.; e) sonstige Kosten 1 fl. 28 kr., im Ganzen 12 fl. 10 kr., wobei der durchschnittliche Weg, welchen ein Zug durchlief, 4,4 Meil. war.

Das Vermögen der Pensions-, Wittwen- und Waisencasse für die Bahnangestellten ist bis zum Schluss von 1861 von 64,579 fl. 55 kr. auf 68,544 fl. 11 kr. gestiegen. Die Anzahl der Pensionäre ist ebenfalls von 46 auf 51, demnach um 9 %, die zu zahlenden Pensionen von 5143 fl. 13 kr. auf 5615 fl. 55 kr. oder ebenfalls um 9 % gegen das Vorjahr gestiegen.

Technisches.

Strassenlocomotiven. (Maschine von Aveling und Porter in Rochester). Das Preussische Ministerium hatte in gerechter Würdigung der allgemeinen Wichtigkeit der Einführung der Strassen-Locomotiven seine Agenten und Commissäre in London angewiesen, dem von der Bergwerks-Gesellschaft „Weichselthal" nach London zu dem Zwecke, sich an Ort und Stelle über die verschiedenen Systeme, sowie über die Details beim Gebrauch der Strassen-Locomotiven zu informiren, gesendeten Director mit Rath und That an die Hand zu gehen. In Folge dessen haben in London in den letzten Tagen Probefahrten unter den verschiedensten Verhältnissen stattgefunden, und es hat sich dabei mit vollkommener Gewissheit die Anwendbarkeit der Maschine ergeben. Die Locomotive der Herren Aveling und Porter in Rochester, die dabei verwendet wurde, hatte incl. allem Zubehör, Wasservorrath etc. ein Gewicht von 200 Ctr. bei circa 20 Pferdekraft. Die Radfelgen waren 16 Zoll breit, dieselben lassen sich jedoch mit geringer Schwierigkeit localen Verhältnissen anpassen. Die Maschine legt bei mittlerer Geschwindigkeit eine Deutsche Meile in 80 Minuten zurück, und bewegt sich gleich gut auf Strassen, Wiesen und Pflaster; sie ist vollkommen lenkbar, fährt im Kreise herum, an den Häusern entlang, weicht ohne Schwierigkeit andern Fahrzeugen aus, kurz ist in vollkommenster Weise zum Gebrauch geeignet. Die Maschine führt für etwa zweistündigen Gebrauch Wasser mit sich und die Heizfläche des Kessels, der ganz wie bei andern Locomotiven eingerichtet ist, gestattet selbst eine Heizung mit Stoppeln oder Dung. Eine eigene Bremsvorrichtung ermöglicht augenblickliches Halten und auch rückwärts gehende Bewegungen werden leicht und sicher ausgeführt. Zur Bedienung sind zwei Leute erforderlich: ein Maschinist, dessen Platz hinter der Maschine, wie bei den Eisenbahn-Locomotiven ist, und ein Lenker, der vorn sitzt und vermittelst eines kleinen (fünften) Rades der Maschine die Seitenrichtung giebt. Die Feuerung ist so eingerichtet, dass jede Gefahr vermieden ist, namentlich ist der Aschenkasten dicht verschlossen. Für gewöhnlich hängt man an die Maschine nur drei Transportwagen an, doch kann die Zahl derselben je nach den Verhältnissen und der Grösse der Maschine beliebig erhöht werden. Der Preis einer Maschine von 20 Pferdekraft stellt sich ab London auf circa 420 £, ein Preis, der keinesfalls zu hoch gegriffen ist.

Volkswirthschaftliches.

Bescheid des Handels-Ministeriums wegen Zulassung von Strassen-Locomotiven auf den Staatschausséen und anderen öffentlichen Wegen. Auf mehrere an das Preussische Handelsministerium in letzter Zeit gerichtete Anträge ist ein Bescheid eingegangen. Dasselbe hat sich darin bereit erklärt, die Angelegenheit zu fördern, sofern dasselbe aus den ihm zu machenden detaillirten Vorlagen die Ueberzeugung gewinnen könne, dass der Zulassung nicht wesentliche Bedenken entgegenständen. (In Folge dessen hatte eben die Bergbau-Actien-Gesellschaft Weichselthal beschlossen, ihren technischen Dirigenten nach London zu senden, um sich auf der dortigen Industrie-Ausstellung über die zur Anwendung gebrachten verschiedenen Systeme genauer zu informiren.) Ueber die hohe Wichtigkeit der Strassen-Locomotiven bedarf es keiner Worte.

Einfluss der Eisenbahnen auf die Preisgestaltung der Lebensmittel. Aus einer Abhandlung über die Getreidepreise in Preussen von 1816—1859 in der Zeitschrift des statistischen Bureau's heben wir folgende Data, welche den Einfluss der Eisenbahnen auf den Preis der Lebensmittel darthun, hervor. — Bekanntlich rechnet man unter den Preussischen Provinzen Rheinland und Westfalen wegen der grösseren Dichtigkeit und des überwiegend gewerblichen und industriellen Characters der Bevölkerung im Gegensatze zu Preussen und Posen zu den theuersten. — Im Jahre 1817, einem Mangeljahre, kostete der Scheffel Weizen im Staate durchschnittlich 122 Sgr., Roggen 85⅓ Sgr. Diese Früchte kosteten aber in der Rheinprovinz beziehungsweise 166¼ und 132½ Sgr., wogegen in Posen der Weizen mit 96⅝ Sgr., Roggen in Preussen mit 56⅝ Sgr. bezahlt wurde, so dass also der Preisunterschied zwischen diesen Provinzen beziehungsweise 69½ Sgr. und 75⅔ Sgr. betrug. Aber auch trotz dieser beträchtlichen Preisdifferenz war es nicht möglich, die Rheinprovinz mit dem verhältnissmässigen Ueberfluss der östlichen Provinzen zu versehen. Im Jahre 1855 begegnen wir einer gleichen Theuerung wie 1817; der Durchschnittspreis für Weizen in der Monarchie betrug 119½ Sgr., der für Roggen 91 Sgr. 7 Pf. Allein der Unterschied zwischen den höchsten und niedrigsten Preisen in den Provinzen war in diesem Jahre nur 17 Sgr. beim Weizen und 23 Sgr. beim Roggen. Es haben also die Eisenbahnen die Preisdifferenz im Jahre 1855 um 75 Procent heruntergedrückt gegen 1817. Die Dampfkraft auf Eisenbahnen arbeitet in grossem Durchschnitt 4—5 Mal, unter Umständen auch wohl 12 Mal wohlfeiler als die Pferdekraft auf Chausseen. Die Möglichkeit der linearen Entfernung für den Verkauf einer Waare ist also mindestens die fünffache, der hierdurch erschlossene Rayon der 11—12 fache des bei Chausseeverkehr gegebenen. Wenn der Roggen in den eigentlichen Getreideprovinzen mit 45 Sgr. pro Scheffel producirt und auf dem Weltmarkt mit 55 Sgr. verkauft werden kann, so wäre bei Chausseetransport (zur Fracht von 8—12 Pf. pro Centner und Meile) im besten Falle eine Befahrung des Marktes auf 10—15 Meilen Entfernung möglich; bei Eisenbahntransport dagegen (zur Fracht von 2—3 Pf. pro Ctr. und Meile) eine Befahrung von 40—60 Meilen. Es wirkt mithin die Eisenbahn nicht blos auf den Werth der Bodenproducte, sondern auch auf den Werth des Grundbesitzes selbst bedeutend ein.

Gesellschaften für den Bau von Eisenbahnwagen. Nach dem „Engineer" vom 25. Juli d. J. bestehen in England eine Menge derartiger Gesellschaften, sogenannte Rolling Stock- oder Wagon-Companies, die ohne Ausnahme glänzende Geschäfte machen, und bisher noch niemals eine geringere jährliche Dividende als 9 Procent bezahlt haben sollen, abgesehen von der Zurücklegung bedeutender Reserve-Fonds. Die jüngste dieser Gesellschaften, die Wagon-Company zu Gloucester, hat bereits im ersten Jahr 10 Procent Dividende gebracht. Auch in Irland wird die Bildung einer solchen Gesellschaft, die zunächst eine Wagenbau-Anstalt in Dublin anlegen würde, beabsichtigt. Man hält überhaupt jetzt in England, wo man um gute Mittel zur Capital-Anlage sehr verlegen ist, derartige Gesellschaften für ganz besonders sicher und vortheilhaft.

Die Belgische Gesellschaft für Beschaffung von Eisenbahnbedarf befindet sich ebenfalls in blühendem Zustand und hat für das letzte Rechnungsjahr 10 Procent Dividende gegeben. Sie hat bereits bedeutende Lieferungen nach Egypten, Russland, Spanien und Portugal ausgeführt und noch so viel Bestellungen, dass ihre Werkstätten zu Brüssel und La Croyère dadurch allein noch etwa 2 Jahre lang beschäftigt sein werden. Die Gesellschaft hat beschlossen, ihre Anlagen noch bedeutend zu erweitern und ihr Capital zu vergrössern, um dem Bedarf zu genügen und womöglich alle einlaufenden Bestellungen annehmen zu können, zumal da in Belgien noch eine Menge neuer Bahnen in nächster Zeit gebaut werden sollen und da auch in fast allen andern Europäischen Ländern die Eisenbahnbauten rasch und beständig fortschreiten.

Auch in Deutschland scheinen die Aussichten für derartige Wagenbau-Gesellschaften recht günstig zu sein, und es macht bekanntlich die Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf in Berlin ebenfalls sehr gute Geschäfte. (H. T.)

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Statistische Zusammenstellung

der von mehreren Verwaltungen Deutscher Vereins-Eisenbahnen gemachten Mittheilungen über

Achsbrüche,

welche im Laufe des Jahres 1861 auf diesen Bahnen erfolgten.

Rubrik 1. Name der Bahn und der Bahnstrecke. Rubrik 2. Zahl der Achsbrüche.

1.	Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter	3 Achsbrüche.
2.	Altona-Kieler	1 „
3.	Bayerische Staats-E.	8 „
4.	Bergisch-Märkische	8 „
5.	Berlin-Anhaltische	5 „
6.	Berlin-Potsdam-Magdeburger	4 „
7.	Berlin-Stettiner	1 „
8.	Braunschweig'sche Staats-E.	2 „
9.	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	8 „
10.	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	1 „
11.	Hannoversche Staats-E.	13 „
12.	Kaiser Ferdinands Nordbahn	49 „
13.	Köln-Mindener	5 „
14.	Leipzig-Dresdener	2 „
15.	Lübeck-Büchener	3 „
16.	Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger	2 „
17.	Main-Neckar E.	3 „
18.	Niederschlesisch-Märkische	1 „
19.	Oesterreichische Staats-E.-G.	39 „
20.	Preuss. Ostbahn	2 „
21.	Rheinische	1 „
22.	Sächsische östliche Staats-E.	2 „
23.	Sächsische westliche Staats-E.	1 „
24.	Südbahn, Oesterreichische	53 „
25.	Thüringische	1 „
26.	Westfälische	1 „
27.	Württembergische Staats-E.	6 „

Summe der stattgehabten Achsbrüche 225.

Rubrik 3. Datum, an welchem der Bruch geschehen ist oder bemerkt wurde.

In den Monaten	Januar, Februar und März	geschahen	65 Achsbrüche,
„ „ „	April, Mai und Juni		57 „
„ „ „	Juli, August und September		50 „
„ „ „	October, November und December		53 „

Rubrik 4. Datum, an welchem die Achse in Benutzung genommen wurde.

Aus der Zusammenstellung der in dieser und in den vorhergehenden Rubriken enthaltenen Angaben ergiebt sich die Dauer der Benutzung der Achsen.

Die im Laufe des Jahres 1861 gebrochenen Achsen waren durchschnittlich in Benutzung:

		Achsen	Jahre
1.	Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter	3	10
2.	Altona-Kieler	1	15
3.	Bayerische Staats-E.	8	7
4.	Bergisch-Märkische	8	3
5.	Berlin-Anhaltische	3	17
6.	Berlin-Potsdam-Magdeburger	4	9
7.	Braunschweig'sche Staats-E.	2	16
8.	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	8	8
9.	Hannoversche Staats-E.	6	8
10.	Kaiser Ferdinands Nordbahn	44	10
11.	Köln-Mindener	5	9
12.	Leipzig-Dresdener	2	14
13.	Lübeck-Büchener	3	10
14.	Main-Neckar E.	3	9
15.	Niederschlesisch-Märkische	1	10
16.	Oesterreichische Staats-E.-G.	29	9
17.	Preuss. Ostbahn	2	9
18.	Rheinische	1	15
19.	Sächsische östliche Staats-E.	2	13
20.	Sächsische westliche Staats-E.	1	13
21.	Südbahn, Oesterreichische	4	9
22.	Thüringische	1	14
23.	Westfälische	1	7
24.	Württembergische Staats-E.	5	7

Hiernach ergiebt sich die durchschnittliche Dauer der im Jahre 1861 gebrochenen Achsen mit 9 Jahren.

Diese Durchschnittszahl ist aus den vorhandenen Daten, welche über die Benutzungszeit von 147 Achsen mitgetheilt wurden, berechnet. Die absolut längste Dauer hatte eine Achse der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, die durchschnittlich längste Dauer hatten die Achsen derselben Bahn; erstere war während 21 Jahren, letztere waren während 17 Jahren in Verwendung.

Rubrik 5 und 6. Anzahl der Meilen, welche die im Laufe des Jahres 1861 gebrochenen Achsen durchschnittlich zurückgelegt haben.

			Im Ganzen	Seit der letzten Revision
			Meilen.	
1.	Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter	3 Achsen	14024	1641
2.	Altona-Kieler	1 „	48332	2904
3.	Bayerische Staats-E.	8 „	12188	—
4.	Bergisch-Märkische	8 „	5119	842
5.	Berlin-Anhaltische	5 „	33559	984
6.	Berlin-Potsdam-Magdeburger	3 „	18572	1209
7.	Berlin-Stettiner	1 „	—	349
8.	Braunschweig'sche Staats-E.	1 „	42206	1275
9.	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	8 „	9396	663
10.	Galizische Carl-Ludwig-Bahn	1 „	—	355
11.	Hannoversche Staats-E.	2 „	36500	1892
12.	Kaiser Ferdinands Nordbahn	38 „	22389	754
13.	Köln-Mindener	5 „	19186	650
14.	Leipzig-Dresdener	1 „	34000	—
15.	Lübeck-Büchener	3 „	15073	1162
16.	Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger	1 „	—	1518
17.	Main-Neckar E.	3 „	23815	583
18.	Niederschlesisch-Märkische	1 „	11417	—
19.	Oesterreichische Staats-E.-G.	5 „	—	1137
20.	Preuss. Ostbahn	2 „	17355	878
21.	Rheinische	1 „	—	2250
22.	Thüringische	1 „	34000	—
23.	Westfälische	1 „	12651	243
24.	Württembergische Staats-E.	5 „	23914	626
	Eine Achse hat demnach durchschnittlich durchlaufen		19722	886

Diese Durchschnittszahlen sind aus den bezüglichen Daten, welche über 99 resp. 97 Achsen mitgetheilt wurden, berechnet.

Die absolut grösste Meilenzahl (48332) hat eine Achse der Altona-Kieler E. zurückgelegt.

Rubrik 7. Namen der Fabrikanten.

Eine von Stephenson gelieferte Locomotiv-Vorderachse leistete die längsten Dienste; dieselbe brach erst nach 21jähriger Verwendung, auf der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.

Die grösste Meilenzahl (48332) wurde von einer von R. & W. Hawthorn in New-Castle gelieferten Achse zurückgelegt.

Aus der Zusammenstellung der in den Rubriken 5 und 7 vorhandenen Daten ergiebt sich die durchschnittliche Meilenzahl, welche die Achsen der verschiedenen Fabrikanten oder Lieferanten zurückgelegt haben.

	Achsen	Meilen
R. & W. Hawthorn in New-Castle	1	48332
Piepenstock & Comp. in Hoerde	1	8439
Klett & Comp. in Nürnberg	1	7631
Schaller in Dinglingen	1	9152
Moser & Heppel in Aachen	1	32930
Richard Hartmann in Chemnitz	1	34000
Emil Kessler in Carlsruhe	1	28612
Worsdell & Comp. in Washington	1	35000
K. K. Eisenwerk in Neuberg	1	11164
Maschinen-Fabrik in Carlsruhe	2	31500
John Cockerill in Seraing	2	18823
Michiels & Comp. zu Eschweiler-Aue	2	11325
Patent-Shaft-Axle-tree Comp.	3	22336
Englerth, Cünzer & Fuhse zu Eschweiler-Hasselt	3	13230
Gesellschaft Phönix zu Eschweiler-Aue	3	17548
J. Maffei in Hirschau bei München	4	13349

	Achsen	Meilen
Hüttenwerk Wasseralfingen	3	18857
Stephenson in New-Castle	4	30098
Werner in Carlswerk	4	14159
Rothschild'sches Eisenwerk Wittkowitz	4	21106
Borsig in Berlin	5	28900
Maschinenbau-Anstalt in Breslau	8	9396
Hoerder Bergwerks- und Hütten-Verein	8	6284
Gebrüder Rosthorn zu Prevali	27	24173

Rubrik 8. Gattung des Fahrzeuges und der Achse, Benennung des Zuges.

Von den im Laufe des Jahres 1861 stattgehabten Achsbrüchen geschahen: 40 bei Personenzügen,
89 bei Güterzügen,
10 bei gemischten Zügen,
10 beim Stationsdienst,
4 bei leeren Fahrten von Maschinen.

Ueber 72 Achsbrüche wurden keine näheren Mittheilungen gemacht.

Die Achsbrüche vertheilen sich auf folgende Gattungen von Fahrbetriebsmitteln:
57 fanden bei gedeckten Güterwagen,
67 bei offenen Güterwagen statt,
43 bei Güterwagen, worüber die Angaben, ob dieselben gedeckt oder offen waren, fehlen; ferner geschahen
3 bei Personenwagen,
22 bei Locomotiven und
32 bei Tendern.

Ueber 1 Achsbruch fehlt die bezügliche Angabe.

Von den 22 bei Locomotiven stattgefundenen Achsbrüchen waren 14 Triebachsen- und 8 Laufachsen-Brüche.

Bezüglich der Räderzahl der Fahrbetriebsmittel vertheilen sich die Achsbrüche in nachstehender Weise:
30 fanden bei 8räderigen, 34 bei 6räderigen und 82 bei 4räderigen Fuhrwerken statt.

Ueber 79 Achsbrüche fehlen in dieser Richtung nähere Angaben.

Rubrik 9. Material und Erzeugungsart der Achsen.

Die 225 gebrochenen Achsen vertheilen sich hinsichtlich des Materials, der Erzeugungsart und der von denselben bis zum erfolgten Bruch durchschnittlich zurückgelegten Meilen wie folgt:

1	aus Schmiedeeisen gezogene Achse hat zurückgelegt	5160 Meil.
2	Hohlachsen haben jede durchschnittlich zurückgelegt	20155 „
3	Achsen aus gehärtetem Gussstahl jede	15073 „
5	Bündelachsen (ohne nähere Bezeichnung)	29298 „
6	Patent-Bündelachsen	17401 „
10	geschmiedete Bündelachsen	22515 „
14	gewalzte Achsen	21898 „
38	geschmiedete Achsen	18065 „

Ueber 146 Achsen fehlen entweder die bezeichnenden Angaben gänzlich oder sind unvollständig.

Rubrik 10. Zeichnung der Gestalt der Achse und der Radnabe, Bezeichnung der Bruchstelle.

Nach der Grösse des Achsdurchmessers in der Radnabe vertheilen sich die gebrochenen 225 Achsen in nachstehender Weise:

Von	$2^3/_4$	"	starken	Achsen	sind	gebrochen	2 Stück
„	3	"	„	„	„	2	„
„	$3^1/_8$	"	„	„	„	3	„
„	$3^1/_2$	"	„	„	„	5	„
„	$3^5/_8$	"	„	„	„	8	„
„	$3^3/_4$	"	„	„	„	26	„
„	$3^7/_8$	"	„	„	„	43	„
„	4	"	„	„	„	21	„
„	$4^1/_8$	"	„	„	„	27	„
„	$4^1/_4$	"	„	„	„	8	„
„	$4^3/_8$	"	„	„	„	9	„
„	$4^1/_2$	"	„	„	„	8	„
„	$4^5/_8$	"	„	„	„	8	„
„	$4^3/_4$	"	„	„	„	19	„
„	$4^7/_8$	"	„	„	„	1	„
„	5	"	„	„	„	5	„
„	$5^1/_8$	"	„	„	„	5	„
„	$5^1/_4$	"	„	„	„	2	„
„	$5^3/_8$	"	„	„	„	5	„
„	$5^1/_2$	"	„	„	„	3	„
„	$5^3/_4$	"	„	„	„	1	„
„	$5^7/_8$	"	„	„	„	1	„
„	6	"	„	„	„	1	„
„	$6^1/_8$	"	„	„	„	1	„
„	$6^1/_4$	"	„	„	„	3	„
„	$6^1/_2$	"	„	„	„	2	„
„	$7^3/_8$	"	„	„	„	2	„
„	$7^1/_2$	"	„	„	„	1	„

Von den übrigen 3 Achsen fehlen die Stärke-Dimensionen derselben in der Radnabe.

Von den 225 gebrochenen Achsen waren 21 gegen die Mitte verjüngt, die übrigen 204 im Schafte cylinderisch.

Die gebrochenen 225 Achsen vertheilen sich ferner hinsichtlich der Bruchstelle in folgender Weise:
89 Achsen sind an der innern Seite der Radnabe,
3 Achsen an der äussern Seite der Radnabe,
61 Achsen in der Einkehlung des Schenkels,
12 Achsen am Schenkel selbst,
16 Achsen gegen die Achsmitte zu,
5 Achsen in der Radnabe und
4 Triebachsen sind an ihrer Abkröpfung gebrochen.

Bei 35 Achsbrüchen sind die Bruchstellen nicht angegeben.

Es fanden demnach von den vorstehend bezeichneten Brüchen
47 Procent an der innern Seite der Radnabe,
$1^3/_4$ Procent an der äussern Seite der Radnabe,
32 Procent in der Einkehlung des Schenkels,
$6^1/_4$ Procent am Schenkel selbst,
$8^1/_2$ Procent gegen die Achsmitte zu,
$2^1/_2$ Procent in der Radnabe,
2 Procent an der Abkröpfung der Triebachsen statt.

Rubrik 11. Beschaffenheit der Bruchfläche.

Die Bruchflächen bei 32 Achsen waren frisch und gesund, bei 137 Achsen war ein alter Anbruch sichtbar, bei 4 waren Fehler in der Schweissung, 31 waren zu sehr verrieben, um etwas erkennen zu lassen, und von den übrigen 21 fehlen die entsprechenden Daten.

Von den Bruchflächen waren 24 krystallinisch, 50 feinkörnig, 33 grobkörnig, 10 körnig, 24 sehnig, bei 9 Achsen war in dieser Beziehung nichts erkennbar und bei den übrigen 75 fehlen entweder die Daten oder sind die gegebenen Daten nicht bezeichnend.

Rubrik 12. Belastung der Achsen bei normaler Benutzung.

Von den gebrochenen Achsen waren bei normaler Benutzung

4	Stück	für	eine	Belastung	von	4000	Pfd.	oder weniger,
5	„	„	„	„	„	5000	„	„ „
9	„	„	„	„	„	6000	„	„ „
32	„	„	„	„	„	7000	„	„ „
17	„	„	„	„	„	8000	„	„ „
11	„	„	„	„	„	9000	„	„ „
26	„	„	„	„	„	10000	„	„ „
8	„	„	„	„	„	11000	„	„ „
16	„	„	„	„	„	12000	„	„ „
22	„	„	„	„	„	13000	„	„ „
8	„	„	„	„	„	14000	„	„ „
12	„	„	„	„	„	15000	„	„ „
9	„	„	„	„	„	16000	„	„ „
3	„	„	„	„	„	17000	„	„ „
3	„	„	„	„	„	18000	„	„ „
1	„	„	„	„	„	20000	„	„ „
3	„	„	„	„	„	21000	„	„ „

bestimmt.

Ueber 36 Achsbrüche wurden in dieser Richtung keine Mittheilungen gemacht.

Wenn die Normalbelastung der Achse mit dem Querschnitt, welchen die Radnabe hat, verglichen wird, so ergiebt sich, dass die Normalbelastung für jeden Quadratzoll des Querschnitts in der Nabe bestimmt war:

Bei	1	Achse	auf	300	Pfd.	oder weniger,
„	11	„	„	400	„	„ „
„	8	„	„	450	„	„ „
„	20	„	„	500	„	„ „
„	11	„	„	550	„	„ „
„	15	„	„	600	„	„ „
„	9	„	„	650	„	„ „
„	16	„	„	700	„	„ „
„	22	„	„	750	„	„ „
„	15	„	„	800	„	„ „
„	20	„	„	850	„	„ „
„	13	„	„	900	„	„ „
„	8	„	„	950	„	„ „
„	1	„	„	1000	„	„ „
„	4	„	„	1050	„	„ „
„	2	„	„	1100	„	„ „
„	1	„	„	1150	„	„ „
„	1	„	„	1200	„	„ „
„	1	„	„	1250	„	„ „
„	3	„	„	1300	„	„ „

Ueber 43 Achsen fehlen die zur Vergleichung erforderlichen Daten.

Rubrik 13. Belastung der Achse zur Zeit des Bruches.

Von den gebrochenen Achsen waren zur Zeit des Bruches

2	Stück	mit	3000	Pfd.	oder	weniger,
9	„	„	4000	„	„	„
10	„	„	5000	„	„	„
20	„	„	6000	„	„	„
26	„	„	7000	„	„	„
10	„	„	8000	„	„	„
19	„	„	9000	„	„	„
27	„	„	10000	„	„	„
8	„	„	11000	„	„	„
11	„	„	12000	„	„	„

15 Stück mit 13000 Pfd. oder weniger,
5 „ „ 14000 „ „ „
17 „ „ 15000 „ „ „
7 „ „ 16000 „ „ „
2 „ „ 17000 „ „ „
3 „ „ 18000 „ „ „
2 „ „ 19000 „ „ „
1 „ „ 20000 „ „ „
1 „ „ 21000 „ „ „

belastet.

Bei einem Vergleich der Rubriken 12 und 13 zeigt es sich, dass 15 Achsen überlastet wurden.

In 11 Fällen war die Ueberlastung eine unbedeutende, in 4 Fällen betrug sie zwischen $7^1/_4$ und 12 Centner.

Rubrik 14. Gewicht des Räderpaares.

Von den 225 gebrochenen Achsen waren
3 Stück mit 800 Pfd. schweren Rädern,
16 „ „ 900 „ „ „
14 „ „ 1000 „ „ „
23 „ „ 1100 „ „ „
23 „ „ 1200 „ „ „
45 „ „ 1300 „ „ „
16 „ „ 1400 „ „ „
18 „ „ 1500 „ „ „
7 „ „ 1600 „ „ „
5 „ „ 1700 „ „ „
3 „ „ 1800 „ „ „
2 „ „ 1900 „ „ „
1 „ „ 2000 „ „ „
2 „ „ 2100 „ „ „
2 „ „ 2200 „ „ „
1 „ „ 2700 „ „ „
1 „ „ 2800 „ „ „
1 „ „ 2900 „ „ „
3 „ „ 3000 „ „ „
1 „ „ 3100 „ „ „
1 „ „ 3200 „ „ „
1 „ „ 3600 „ „ „
1 „ „ 3800 „ „ „
1 „ „ 4300 „ „ „

versehen. Ueber das Gewicht der bei den übrigen 34 Achsen angebrachten Rädern wurde keine Mittheilung gemacht.

Rubrik 15. Gewicht der Achsen.

Von den 225 gebrochenen Achsen haben

4 Stück	150 Pfd.,	14 Stück	350 Pfd.,	4 Stück	600 Pfd.,
28 „	200 „	12 „	400 „	2 „	650 „
57 „	250 „	2 „	450 „	4 „	800 „
55 „	300 „	1 „	550 „	1 „	900 „

1 Stück 950 Pfd. gewogen.

Ueber das Gewicht der übrigen 40 Achsen fehlen die entsprechenden Daten.

Rubrik 16. Durchmesser der Räder.

Von den 225 gebrochenen Achsen waren
2 Stück mit Rädern von $2^1/_2$ Fuss im Durchmesser,
23 „ „ „ „ $2^3/_4$ „ „ „
91 „ „ „ „ 3 „ „ „
41 „ „ „ „ $3^1/_4$ „ „ „
6 „ „ „ „ $3^1/_2$ „ „ „
4 „ „ „ „ $3^3/_4$ „ „ „
5 „ „ „ „ 4 „ „ „
4 „ „ „ „ $4^1/_4$ „ „ „
5 „ „ „ „ $4^3/_4$ „ „ „
2 „ „ „ „ 5 „ „ „
1 „ „ „ „ $5^1/_2$ „ „ „
2 „ „ „ „ 6 „ „ „

versehen. Die Grösse der bei den übrigen 39 Achsen verwendeten Räder wurde nicht mitgetheilt.

Rubrik 17. Beschreibung der Lagerbuchsen und der Federhaltung.

Die Lagerbuchsen der schadhaft gewordenen Achsen bewegten sich im verticalen Sinne grösstentheils in Führungen, welche zugleich ein geringes horizontales Spiel gestatteten.

Die Achslager sind in der grossen Mehrzahl aus Compositions-Metall und in die Lagerbuchsen eingegossen. Die meisten Lager waren für Oelschmiere eingerichtet.

Die Federhaltungen waren bei nahezu sämmtlichen Achsen mit Gelenken.

Rubrik 18. Folgen des Bruches.

Die überwiegende Mehrzahl der stattgehabten Achsbrüche hatten keine Folgen. Eine geringere Anzahl verursachte Verspätungen, Entgleisungen, Beschädigungen an Betriebsmitteln oder solche Vorkommnisse in Combination. Nur in 5 Fällen hat eine bedeutende Zerstörung von Betriebsmitteln stattgefunden; in keinem Falle aber hat das Publicum oder das Dienstpersonal Schaden genommen.

Zusammengestellt von der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn im Juli 1862.

Pfälzische Ludwigsbahn.

In Folge Beschlusses der General-Versammlung der Actionäre der Pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft vom 16. Juli und mit Genehmigung der Kgl. Bayer. Staatsregierung vom 31. Juli d. J. sollen die in Gemässheit der Anlehensverträge vom 29. November 1848, vom 26. April 1852 und vom 30. April 1856 ausgegebenen 5procentigen Prioritäts-Obligationen, deren Gesammtbetrag sich ursprünglich auf 3,200,000 fl. belief, in 4procentige Obligationen unter nachstehenden Bedingungen convertirt werden:

1) Die Anlehensverträge bleiben mit Ausnahme des Zinsfusses ihrem ganzen Inhalte nach aufrecht erhalten; ebenso behält die bestellte Hypothek ihre volle rechtliche Wirksamkeit.

2) Die bis heute zur Rückzahlung verloosten, d. i. amortisirten und zur Zeit noch nicht eingelösten Partial-Obligationen sind selbstverständlich von der Convertirung ausgeschlossen.

3) Diejenigen Obligations-Inhaber, welche mit dieser Zinsenherabsetzung in der Zeit vom 1. September bis 1. October d. Js. sich einverstanden erklären, erhalten eine Prämie von einem Procent des Nominalbetrages der Obligationen.

4) Die bezügliche Erklärung ist in der vorbezeichneten Frist unter Einreichung der Obligationen nebst den dazu gehörigen Talons und sämmtlichen Coupons, — einschliesslich der Coupons vom 1. April 1863 — mit einer nach Nummern und Litteras geordneten Designation der zu convertirenden Obligationen in 2 Exemplaren bei unserer Hauptcasse in Ludwigshafen oder den nachbenannten Bankhäusern abzugeben, wo auch die Formularien zu dieser Erklärung in Empfang zu nehmen sind. Das Eine dieser Exemplare wird mit einer Empfangsbescheinigung versehen dem declarirenden Obligations-Inhaber zurückgegeben.

5) Da die Verzinsung zu 5 Procent bis zum 1 December dauert, so behalten die Obligations-Inhaber den am 1. October 1862 fälligen Zinscoupon, welcher nach der Verfallzeit eingelöst wird. Für jeden später fälligen, fehlenden Zinscoupon muss der Betrag desselben beigefügt werden.

6) Die Obligationen werden nach der Anmeldung mit dem Reductionsstempel bedruckt und mit neuen 4procentigen Coupons-Bogen vom 1. April 1863 (d. i. für die Zeit vom 1. October 1862 bis 1. April 1863) beginnend nebst Talons versehen, den Besitzern gegen Rückgabe der Empfangsbescheinigung zurückgestellt, wobei auch die Prämie von 1 Proc., sowie das den Obligations-Inhabern noch zukommende fünfte Procent für die Zeit vom 1. October bis 1. December 1862, somit im Ganzen $1^1/_6$ Proc. und zwar:

auf 1 Obligation à 100 fl. mit 1 fl. 10 kr.
„ 1 „ à 500 fl. mit 5 fl. 50 kr.
„ 1 „ à 1000 fl. mit 11 fl. 40 kr.

hinausgezahlt wird.

Bei der Directions-Hauptcasse kann die Abstempelung und der Umtausch der Coupons-Bogen etc. sofort bei der Anmeldung vollzogen werden; für die Anmeldungen bei den untengenannten Bankhäusern muss es jedoch wegen der nöthigen Zusendung der verlangten neuen Coupons-Bogen bei dem obigen Verfahren sein Bewenden haben.

7) Mit Rücksicht auf diejenigen Obligations-Inhaber, welche ihre Obligationen bis zum 1. October d. Js. behufs der Convertirung nicht eingereicht haben, werden sämmtliche 5procentige Prioritäts-Obligationen der obenbezeichneten Anlehen, soweit sie nicht schon amortisirt sein sollten, behufs Rückzahlung des Capitals per 1. December 1862 **eventuell gekündigt.**

8) Die Inhaber, welche nicht auf die Zinsreduction eingegangen sind, werden daher aufgefordert, ihre Obligationen mit sämmtlichen nicht verfallenen Zins-Coupons, beginnend mit dem Coupon per 1. April 1863 nebst Talons mit Eintritt des obigen Kündigungs-Termins bei der Hauptcasse in Ludwigshafen oder den nachbezeichneten Bankhäusern einzureichen und den Nominalbetrag der Obligation nebst der 5procentigen Zinsrate für die 2 Monate October und November, und zwar:

auf 1 Obligation à 100 fl. mit — fl. 50 kr.
„ 1 „ à 500 fl. mit 4 fl. 10 kr.
„ 1 „ à 1000 fl. mit 8 fl. 20 kr.

in Empfang zu nehmen.

Vom 1. December 1862 ab hört die Verzinsung auf, weshalb der Betrag der etwa fehlenden, nicht fälligen Zins-Coupons bei der Auszahlung des Capitals in Abzug gebracht wird.

Das Convertirungsgeschäft kann ausser der Directions-Hauptcasse zu Ludwigshafen noch vollzogen werden, bei der

Kgl. Bank in Nürnberg,
M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a./M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim.

Ludwigshafen, den 19. August 1862.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
gez. Jaeger.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

35,000 Centnern gewalzter Bahnschienen pro 1863

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag, den 8. September d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Schienen".

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen sowie Schienenbruchproben, welche als Norm für die geforderte Eisenqualität dienen sollen, liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 19. August 1862.

Königl. Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

4 Stück Personenzug-Locomotiven nebst Tendern,
6 „ gekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag, den 15. September d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Uebernahme der Lieferung von Personenzug- resp. Güterzug-Locomotiven"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 21. August 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Thüringische Eisenbahn.

Die Herren Actionaire der Thüringischen Eisenbahn werden hierdurch unter Hinweisung auf die §§. 29 und 30 des Statuts eingeladen, sich zu der am

Montag den 22. September c. Mittags 12 Uhr

im Gasthofe zum Goldenen Hirsch in Weissenfels beginnenden ordentlichen General-Versammlung einzufinden.

Als Gegenstände der Berathung und Beschlussnahme in der General-Versammlung bezeichnen wir folgende:

1. die Aenderung der Abstimmung in den General-Versammlungen

a. durch Abänderung des §. 25 des Statuts, für welchen folgende Fassung beantragt wird: „Jede der drei hohen Regierungen wird in den General-Versammlungen durch das von ihr zu bestellende Directionsmitglied (§. 45), welches nicht Actionair zu sein braucht, vertreten, und übt durch dieses ihr Stimmrecht aus. Denselben steht in jeder General-Versammlung **ein Viertheil der gesammten bei der jedesmaligen Beschlussfassung abgegebenen Stimmen zu,** und zwar dergestalt, dass von diesem Viertheil auf Preussen $^{9}/_{25}$, auf Sachsen-Weimar-Eisenach $^{10}/_{25}$ und auf Sachsen-Coburg-Gotha $^{6}/_{25}$ fallen;"

b. durch Abänderung des ersten Satzes des 2. Alinea des §. 32, für welchen folgende Fassung beantragt wird: „Die Beschlüsse werden durch absolute Mehrheit der **bei der jedesmaligen Beschlussfassung abgegebenen Stimmen gefasst;"**

c. durch entsprechende Abänderung des Schlusses des 2. Alinea des §. 32, für welchen folgende Fassung beantragt wird: „indem ein solcher Beschluss nur durch eine Majorität von zwei Dritttheilen **der abgegebenen Stimmen** gefasst werden kann;"

2. die Wahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes für die ausscheidenden Herren: Oberbürgermeister **Rasch** aus Naumburg, Bergrath **Glenck** aus Gotha und Appellations-Gerichts-Vice-Präsident Dr. **Heerwart** aus Eisenach, und

3. den Verwaltungsbericht für das Jahr 1861, welcher nach §. 55, Ziffer 7 des Statuts vom 30. d. Mts. ab bei den Billet-Verkaufsstellen auf den Bahnhöfen der Hauptbahn und der beiden Zweigbahnen in Empfang genommen werden kann.

Der General-Versammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Actionaire auszuüben, sollen, abweichend von dem bisherigen Verfahren, nach einem von dem Verwaltungsrath und uns gefassten gemeinschaftlichen Beschlusse, diejenigen Besitzer von fünf oder mehr Actien berechtigt sein, welche die von ihnen besessenen Actien (ohne Dividendenscheine)

1. entweder vier Tage vor der General-Versammlung, also bis einschliesslich zum 18. September c. bei unserer Haupt-Casse in Erfurt gegen einen von derselben auszustellenden Schein hinterlegt, oder
2. bis zu demselben Tage bei einer unserer Billet-Expeditionen vorgezeigt haben, um sie von diesen couvertiren, versiegeln und mit dem Tagesstempel versehen zu lassen, oder endlich
3. falls sie dieselben unverschlossen im Besitz behalten wollen, sie einer unserer Billet-Expeditionen acht Tage vor der General-Versammlung, also bis spätestens den 14. Septbr. c. vorgezeigt und dagegen eine mit dem Tagesstempel versehene Anmeldebescheinigung erhalten haben.

Zur Erlangung der Stimmzettel beim Eintritt in die General-Versammlung werden hienach im Legitimationsbüreau als geeignet nur angesehen werden im ersten der obigen Fälle die Depositenscheine der Hauptcasse, im zweiten die verschlossenen und abgestempelten Couverts, sofern deren Verschluss unverletzt ist, und im dritten die offenen Actien nebst der ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigung.

Gleiche Geltung wie die Actien selbst sollen alle von öffentlichen Instituten oder Behörden über die Hinterlegung Thüringischer Eisenbahn-Stamm-Actien ausgestellten Depositenscheine haben, welche wie die Actien selbst bis zu den oben angegebenen Tagen und bei den oben bezeichneten Stellen zu deponiren, resp. anzumelden und vorzuzeigen sind. Die bei der Hauptcasse niedergelegten Actien sind am Tage nach der General-Versammlung gegen Rückgabe des Depositenscheines abzuholen.

Die zum Erscheinen in der General-Versammlung berechtigten Actionaire können sich auch durch einen aus der Zahl der übrigen Actionaire gewählten Bevollmächtigten vertreten lassen, jedoch muss letzterer sich im Legitimationsbüreau durch eine schriftliche Vollmacht legitimiren (§. 28 des Statuts).

Das Abgeben von Stimmzetteln für einen anderen Actionair auf Grund eines blos mündlichen Auftrages vor und während der General-Versammlung ist nicht gestattet.

Den Theilnehmern der General-Versammlung wird freie Fahrt auf der Thüringischen Bahn nach dem Versammlungsort und zurück unter Ausschliessung der Schnellzüge gewährt:

1. gegen Vorzeigung der von unserer Hauptcasse ausgefertigten Depositenscheine, welche von der Billet-Expedition der Abgangsstation am Tage der Fahrt zur General-Versammlung abgestempelt sein müssen oder
2. gegen Vorzeigung der von den Billet-Expeditionen in abgestempelten Couverts verschlossenen Actien, oder
3. gegen Vorzeigung der offenen Actien nebst den von den Billet-Expeditionen ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigungen.

Frauen und Minderjährige haben keinen Anspruch auf freie Fahrt (§. 28 des Statuts).

Ob für den Besuch der General-Versammlung Extrazüge werden eingelegt werden, wird durch besondere Anschläge auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Unter Bezugnahme auf unseren Geschäftsbericht für das Jahr 1861 wird übrigens noch darauf hingewiesen, dass alsbald eine ausserordentliche General-Versammlung anberaumt werden wird.

Erfurt, den 22. August 1862.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Die pro 1863 für die Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn erforderlichen: **16,000 Stück Mittel-, 4000 Stück Stoss-** und **3360 lfd. Fuss Weichenschwellen** sollen im Wege der Submission beschafft werden. Die Bedingungen sind von der unterzeichneten Verwaltung innerhalb der nächsten 3 Wochen auf portofreies Verlangen zu beziehen und die Offerten bis zum **1. October cr.** an dieselbe einzureichen.

Oppeln, den 26. August 1862.

Betriebs-Direction.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Cöln-Mindener Hauptbahn. Oberhausen-Arnheim. Zwgb. Cöln-Giessen

Juli 1862:	534,936 Thlr.	35,809 Thlr.	69,783 Thlr.
„ 1861:	481,005 „	31,179 „	
Mithin pro 1862:	+ 53,931 „	+ 4,630 „	

Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn.

Juli 1862:	für Pers.	für Güter.	Summa.	Juli 1861:	bis ult. Juli 62:
Thlr.	31,585	56,783	88,368	76,785	552,788

gegen 451,957 Thlr. in denselben Monaten des Jahres 1861.

Werra-Eisenbahn. Juli 1862:

Einnahme f. Personen	Güter	Summa 1862	Sa. 1861	Bis ult. 1862:
30,082 fl.	53,680 fl.	83,763 fl.	80,828 fl.	477,212 fl.

Bis ult. 1861: 452,975 fl. Daher 1862 + 24,237 fl.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Juli 1862:	für Pers.	für Fracht.	Summa.	Juli 1861:	Diff. 62:
Thlr.	30,778	53,205	83,983	70,238	+ 13,745

Bis ult. Juli + 93,166.

Strecke Halberstadt-Thale			
	7,122	1,964	9,086

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **Hansa**, Capt. **H. J. von Santen**, am Sonnabend, den 27. September.
do. **Bremen**, Capt. **C. Meyer**, am Sonnabend, den 11. October.
do. **New-York**, Capt. **G. Wenke**, am Sonnabend, den 25. October.
do. **Hansa**, Capt. **H. J. von Santen**, am Sonnabend, den 22. November.
do. **New-York**, Capt. **G. Wenke**, am Sonnabend, den 20. December.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren **Julius Böheim**, Generalagent, Reichsstr. No. 26. **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl**, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg**, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen
„ **Hull** „ Montag Morgen

Passage Preise: Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung.
Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl. Beköstigung.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.

Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Incasso von Wechseln, Coupons etc.

besorgt bestens **B. Grünebaum's** Bankgeschäft in **Frankfurt** a. M.

Draht-Verbindungs-Muffen

von engl. Gussstahl 3/4" liefert in jeder Quantität à Stück **1 Sgr. 5 Pf.**

Rudolph Wasserlein
Berlin, Brandenburg. Str. 48.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 72. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 6. September 1862.

Inhalt: **Die Fahrplan-Aenderungen im ersten Semester 1862.** — **Die Anwendung electrischer Signale für hülfsbedürftige Eisenbahnzüge.** — Eisenbahnen: Projecte und Bau: Muldenthal-Eisenbahn, Wichtigkeit und Rentabilitätsmomente. — b. Eisenbahn-Betrieb: Hannoversche Staatsbahnen, Personalnachricht. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Cöthen-Bernburger Eisenbahn. Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Salzfracht. Leipzig, Ablieferung der Messgüter. Betriebsresultate Deutscher Eisenbahnen im ersten Semester 1862 und 1861. Thüringische Eisenbahn, Getreide Tarif. Bayerische Ostbahnen, Kaiserin-Elisabethbahn und Röhmische Westbahn, Kohlentarif. — Ausland: Eisenbahn nach der Römischen Grenze. — Technisches: Sicherheitswechsel für Eisenbahnen von Höfer und Kosztka. — Volkswirthschaftliches: Blicke in die Zukunft des Verkehrswesens von Göthe. Die diesjährige Ernte, Notiz über den zu erwartenden Getreide-Transport. Küstenforts. — Schifffahrt. Canal zur Verbindung der Saar mit dem Rhein-Marne-Canal in Frankreich. Norddeutscher Lloyd. — Literatur: — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Thüringische Eisenbahn**, General-Versammlung. **Pfälz. Ludwigsbahn**, Convertirung von Prioritäts-Obligationen. — **Fehlende etc. Güter** der Lübeck-Büchener, Thüringischen, Werra- und Oesterreichischen Staatsbahn. **Einnahmen** der Hannoverschen und Sächsischen Staats- etc. Eisenbahnen.

Die Fahrplan-Aenderungen im ersten Semester 1862.

-y- Die alljährlich in der Regel beim Saisonwechsel wiederkehrenden Fahrplan-Aenderungen haben für das laufende Semester eine besondere Ausdehnung und Wichtigkeit erlangt, namentlich auch in so fern, als hierauf die Eröffnung einiger für den internen und internationalen Personenverkehr vortheilhaft geführten Bahnstrecken, wie z. B. Passau-Wels, Prag-Pilsen, Burbach-Giessen, Bremen-Geestemünde und Wirballen-Dünaburg nicht ohne bestimmenden Einfluss bleiben durfte.

Durch die Strecke Passau-Wels war nunmehr der Weg zwischen Wien und den bedeutendsten Plätzen des westlichen und nordwestlichen Deutschlands, sowie bezüglich der Hauptstädte des angrenzenden Auslandes um ein Bedeutendes abgekürzt, was die Inhaber der alten Strasse veranlassen musste, zu gleichem Zwecke zu Gunsten ihrer Route geeignete Massregeln zu ergreifen. Auf die durchgreifenden Fahrplan-Aenderungen der Kaiserin-Elisabeth-Bahn (vgl. S. 351) und der Bayerischen Ostbahnen folgten deshalb unmittelbar diejenigen der Bayerischen, Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, ferner der Frankfurt-Hanauer, Main-Neckar- und Taunusbahn, sowie der sämmtlichen linksrheinischen Bahnen, welche sammt und sonders genöthigt waren, noch andere Veränderungen des Fahrplans eintreten zu lassen, als sonst gewöhnlich zum Zweck des Sommerdienstes geschah.

Es verstand sich von selbst, dass der internationalen Route Wien-Paris-London via Salzburg resp. Passau gegenüber, die übrigen hiermit concurrirenden Oesterreichischen Linien nicht zurückbleiben durften. Die Einlegung eines neuen, die Fahrzeit zwischen Wien und Dresden bedeutend abkürzenden Eilzugs* war schon lange vorher unbestrittenes Bedürfniss, wie nicht minder vielleicht in kürzester Zeit die Nothwendigkeit der täglichen Verbindung zwischen Wien und Constantinopel über die Linie Pressburg-Pest-Bazias-Czernawoda-Kustendje als dringliche Forderung auftreten wird**.

Die Vollendung der Russischen Strecke Wirballen-Dünaburg, durch welche die längst ersehnte Verbindung zwischen Berlin und Petersburg, resp. zwischen Deutschland und dem Norden Russlands hergestellt worden ist*, hat zwar, nachdem die Russische Verwaltung es für gut befunden hatte, ihre beiden durchgehenden Personenzüge den beiden Haupttrains der Preussischen Ostbahn unmittelbar anzupassen, der letzteren keine Veranlassung gegeben, ihren Fahrplan mit wesentlichen Abänderungen auszustatten; desungeachtet scheint die Eröffnung dieser vielversprechenden Weltstrasse nicht ohne Einfluss auf die benachbarten Preussischen und Schlesischen Bahnen geblieben zu sein, da letztere hier und da für präciseren Anschluss gesorgt haben.

Im Norden Deutschlands, durch die Linien Berlin-Cöln und Dresden-Frankfurt a./M. vertreten, hat man vorläufig tiefer greifende Fahrplan-Aenderungen nicht vorgenommen**, die Main-Weserbahn, die Westfälische, Thüringische und Leipzig-Dresdner Eisenbahn liessen in Betreff der genannten Routen die vorjährigen Fahrzeiten fast ganz dieselben bleiben, gleichwohl dürfte auch hier Angesichts der südlichen Concurrenz im internationalen Verkehr der Routen Wien-London, Amsterdam, Bremen und theilweise auch Harburg resp. Hamburg die peremtorische Forderung an die Verwaltungen des Nord- und Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes herantreten, durch geeignete Massregeln ihren bedrohten Linien kräftig aufzuhelfen, was jedenfalls durch Abkürzung der Fahr- und Aufenthaltszeiten, sowie durch Regelung präciser Anschlüsse der für die directe Beförderung bestimmten Personen- und Schnellzüge geschehen muss.

In dieser Beziehung dürften nachstehende Momente beachtenswerth sein.

Die Route Wien-Cöln via Passau-Mainz beträgt $143_{,5}$ Meilen und wird in 30 Stunden befahren; dies ergiebt auf 1 Stunde Fahrzeit $4_{,78}$ durchlaufene Meilen, während z. Z. die zwischen Wien und Cöln via Dresden-Hannover zu $178_{,5}$ Meilen angenommene Bahnstrecke in $32^1/_4$ Stunden, mithin in 1 Stunde eine Länge von $5_{,53}$ Meilen durcheilt wird.

Die Route Prag-Frankfurt a./M. via Nürnberg, 85 Meil. lang, wird in $18^3/_4$ Stunden befahren, wogegen diejenige über Dresden-Eisenach, 102 Meilen lang, in 24 Stunden von einem Endpunct bis zum andern führt, was pro Stunde Fahrzeit $4_{,53}$ resp. $4_{,25}$ Meilen Bahnlänge ergiebt.

Hiernach dürfte der Norddeutschen Linie Wien-Dresden, Hannover-Cöln nur dann ein sicherer Erfolg in Bekämpfung der Süd-

---

* Diese Abkürzung beträgt $4^1/_2$ bezw. 6 Stunden und die für den neu eingelegten Schnellzug vorgeschriebene Fahrzeit 75 resp. 70 % der frühern.

** Gegenwärtig findet wöchentlich nur zweimal directer Verkehr von Wien nach Constantinopel et v. v. statt. Abfahrt von Wien: mit Dampfschiff Sonntags $6^1/_2$ Uhr Morgens, mit Eisenbahn Montags und Freitags $2^1/_2$ Uhr Nachmittags. Ankunft in Constantinopel: Freitags und Dienstags 8 Uhr Morgens. Fahrzeit: mit Benutzung der Bahn von Wien aus $89^1/_2$ Stunden, mit Benutzung der Dampfschiffe von Wien aus $121^1/_2$ Stunden, von Pest aus 109 Stunden. — Die Rückfahrt von Constantinopel geschieht Montags und Donnertags 3 Uhr Nachmittags; Ankunft in Wien per Bahn Samstags und Dienstags 1 Uhr 50 Minuten Nachmittags und per Dampfschiff Donnerstags 3 Uhr Nachmittags. Fahrtdauer mit Benutzung der ganzen Bahnstrecke von Bazias aus circa 119 Stunden, mit Benutzung der Dampfschiffe von Bazias bis Wien 168 Stunden, von Pest bis Wien 144 Stunden.

* Vor Eröffnung der Bahnstrecke Dünaburg-Kowno bestand zwischen diesen beiden Orten nur directe Postverbindung mit einer Fahrtdauer von 24—26 Stunden, so dass die ganze Fahrt zwischen Berlin und Petersburg auf diesem Wege erst in $64^1/_2$ bis 72 Stunden zurückgelegt werden konnte. Gegenwärtig beträgt die Fahrtzeit von Berlin nach Petersburg $48^1/_4$ resp. 57 Stunden und von Petersburg nach Berlin $45^1/_4$ resp. $55^3/_4$ Stunden.

** Die neuerdings auf diesen Linien vorgekommenen Fahrplan-Aenderungen beziehen sich lediglich auf Localzüge, nicht auf den durchgehenden directen Verkehr.

deutschen Concurrenz zu versprechen sein, wenn erstere die Fahrschnelligkeit von $5_{,53}$ auf 6 Meilen und mehr pro Stunde erhöhen würde.

Anders und viel günstiger gestaltet sich die Sachlage in Betreff der Mitteldeutschen Linie Prag-Frankfurt a./M., via Dresden-Eisenach, falls hier ebenso die Schnelligkeit der Züge erhöht und namentlich der Aufenthalt in Leipzig, welcher jetzt zum Unbehagen des Publicums circa $4^1/_4$ resp. $5^1/_4$ Stunden bei den Schnellzügen beträgt, beseitigt würde, wodurch mit Leichtigkeit der drohenden Concurrenz begegnet werden könnte. —

Wir haben hier nur einen allgemeinen Rückblick auf die im verflossenen Halbjahr angezeigten Fahrplan-Aenderungen geben wollen, indem wir hinsichtlich der Specialia auf die Coursbücher hinweisen müssen. Es möge jedoch gestattet sein, bei dieser Gelegenheit auf einen Uebelstand aufmerksam zu machen, der mit dem soeben behandelten Gegenstande in einigem Zusammenhange steht. Er betrifft den Termin der Fahrplan-Aenderungen und die desfallsigen Mittheilungen an die Eisenbahnverwaltungen.

In erster Beziehung muss man es beklagen, dass die Bahn-Verwaltungen sich über einen bestimmten Zeitpunct, von welchem ab die sämmtlichen Fahrplan-Aenderungen gleichzeitig ins Leben treten, bis jetzt noch nicht geeinigt haben. Hierdurch entstehen Verzögerungen aller Art, und lässt es sich nicht umgehen, dass in Betreff der Anschlussfahrzeiten nicht unwesentliche Unrichtigkeiten in die Fahrpläne aufgenommen werden müssen.

Wenn auch die Bereitwilligkeit, womit die Eisenbahnen einander von den stattgehabten Fahrplan-Aenderungen Kenntniss geben, anerkannt werden muss, ist doch die Klage allgemein, dass die betreffenden Mittheilungen, so fern dieselben erst mit Zusendung des bereits fertigen Fahrplans erfolgen, für Viele immer zu spät in dem Falle kommt, wenn Adressatin selbst eine Abänderung ihres Fahrplans beabsichtigt oder hierzu nach dem Vorgange der Nachbarbahnen genöthigt ist. Es dürfte zur Beseitigung dieses Uebelstandes folgendes Verfahren zu empfehlen sein:

1) Jede Bahnverwaltung zeigt den übrigen rechtzeitig an, ob sie Fahrplan-Aenderungen beabsichtigt oder nicht;

2) im erstern Falle theilt sie den fertigen Entwurf, jedoch noch bevor derselbe den betreffenden Landesregierungen zur Genehmigung vorgelegt wird, im Auszuge entweder auf dem gewöhnlichen Correspondenzwege oder sicherer durch die Redaction der „Eisenbahn-Zeitung“ mit;

3) letztere lässt zu diesem Behufe die eingegangenen Anzeigen sofort zweckentsprechend zusammenstellen und diese Arbeit im Correspondenztheile der Eisenbahn-Zeitung abdrucken.

Der Beruf der Eisenbahn-Zeitung zu derartigen Mittheilungen scheint uns nicht zweifelhaft zu sein, um so weniger, als die Redaction derselben mit der Herausgabe des officiellen Fahrplan-Anzeigers beauftragt worden ist und daher zu erwarten steht, dass die genannte Redaction möglichst rechtzeitig und vollständig, von allen Fahrplan-Aenderungen und von dem, was sonst noch im Interesse des Publicums in das officielle Coursbuch aufgenommen werden soll, in Kenntniss gesetzt werden wird*. —

---

* Anmerkung der Redaction. So sehr wir darin mit dem geehrten Herrn Verfasser übereinstimmen, dass eine möglichst gleichzeitige Aenderung der ständigen Sommer- und Winter-Fahrpläne sowohl im Interesse des Publicums wie der Bahnverwaltungen selbst höchst wünschenswerth erscheint, so glauben wir doch kaum, dass bei den grossen im Weg stehenden Schwierigkeiten (Zustimmung der betreffenden Ministerien etc.) dermalen auch nur eine annähernde Gleichzeitigkeit der Fahrplan-Aenderungen auf dem Vereins-Gebiete sich erreichen lassen wird, ganz abgesehen davon, dass die Eröffnung neuer grösserer Bahnlinien innerhalb des Sommer- oder Winter-Semesters oft sofort die bedeutendsten Aenderungen nothwendig macht.

Auch eine vorgängige rechtzeitige Mittheilung der beabsichtigten Fahrplan-Aenderungen würden wir mit Freuden begrüssen und gern eine entsprechende Zusammenstellung derselben in der „Vereins-Zeitung“ bringen. Aber auch hier ist es uns mehr als zweifelhaft, ob eine solche Mittheilung in unserem Blatt den betreffenden Bahnverwaltungen conveniren würde. Ein grosser Gewinn würde es jedenfalls sein, wenn die Bahnverwaltungen wenigstens gegenseitig sich von derartigen Aenderungen im voraus benachrichtigen wollten.

Die Anwendung electrischer Signale für hülfsbedürftige Eisenbahnzüge.

(Von C. Frischer).

Die electrische Telegraphie ist in der neueren Zeit als ein wesentliches Hülfsmittel für den ungestörten Eisenbahnbetrieb allgemein geltend gemacht, und wenn auch die angewendeten Apparate noch nicht eine allgemeine Uebereinstimmung erreicht haben, so bricht sich doch die Anwendung des Morse-Telegraphen mit Recht immer mehr Bahn. Die leichtere Handhabung des Zeiger- und Nadel-Telegraphen hat diesen anfänglich wohl häufiger zur Anwendung kommen lassen, indessen kann derselbe nie die Sicherheit gewähren, wie der Morse-Telegraph. Es hat sich auch durch Erfahrung herausgestellt, dass die Erlernung der Bedienung des letzteren nicht die gefürchteten Schwierigkeiten hatte, namentlich bei einfach eingerichteten Apparaten, die wenig Regulirung erfordern. Auf den Königlich Hannoverschen Eisenbahnen sind auf 74 Stationen 94 Morse-Telegraphen zu Zwecken des Betriebes und zur Benutzung des Publicums in Anwendung, und werden mit Ausnahme von 18 Stationen nur von Bahnbeamten bedient.

Der an der Bahn entlang ausgespannte Telegraphendraht sollte jedoch nicht allein zum Zweck der telegraphischen Correspondenz zwischen den Stationen dienen, sondern man verband auch damit die Einrichtung, in den Wärterhäusern aufgestellte electrische Glockenwerke dadurch in Thätigkeit zu setzen, um den Wärtern den Abgang eines Zuges von der benachbarten Station anzuzeigen. Auch wurden in den Zügen transportable Telegraphen-Apparate mitgeführt, welche im Falle eines Hindernisses am Vorwärtsfahren in die Leitung eingeschaltet wurden, um von der Nachbarstation Hülfe zu requiriren.

Benutzt man für alle drei Fälle dieselbe Drahtleitung, so erlangt man damit nicht den erforderlichen Grad von Sicherheit, und es werden deshalb auch an den Bahnen, wo sich Glockenwerke befinden, diese durch eine besondere zweite Drahtleitung in Thätigkeit gesetzt. — Die Anwendung der transportablen Apparate bei hülfsbedürftigen Zügen hat bisher nur da, wo grosse Mühe und Geldopfer angewandt werden konnten, ein einigermassen günstiges Resultat ergeben. Die Apparate waren fast durchweg Zeiger-Apparate, und trotz der einfachen Handhabung derselben, versagten dieselben in den häufigsten Fällen den Dienst. Es konnte namentlich das Zugpersonal sich nicht die gehörige Uebung verschaffen, da der Gebrauch des Apparats den einzelnen Zugbeamten durchschnittlich einmal im Jahre trifft, und in den meisten Fällen, wo der Apparat nicht in Gang gebracht werden konnte, wurde durch denselben die Correspondenz der beiden anliegenden Stationen gestört, was grade in solchen Fällen doppelt fühlbar wurde. Aus diesem Grunde wurden auf mehreren Bahnen in jedem 2. oder 3. Wärterhause Telegraphen-Apparate aufgestellt, zu deren Bedienung auserlesene Bahnwärter herangebildet wurden. Die Einrichtung ist indessen kostspielig und bringt Zeitverlust mit sich durch den Weg vom Zuge nach dem oft weit entfernten Apparate.

Bedenkt man nun, dass grössere Unfälle auf die einzelnen Bahnstrecken reducirt zu den grossen Seltenheiten gehören, und dass kleinere Unfälle verhältnissmässig wenig vorkommen, so stehen die beträchtlichen Ausgaben für die Herstellung der Hülfsrequisitionen mittelst electrischer Telegraphen bei hülfsbedürftigen Zügen dazu in keinem Verhältniss, namentlich ohne Erreichung eines sicheren Erfolges.

Indessen ist es auf einigen Bahnstrecken, der örtlichen Verhältnisse wegen, erforderlich, electrische Hülfssignale von der Strecke nach der Station geben zu können.

Auch auf einer Strecke der Hannoverschen Bahn machte sich dies Erforderniss geltend, und zwar auf der mit starken Steigungen behafteten Strecke zwischen Göttingen und Cassel, wo wegen der starken Curven der Gebrauch der optischen Signale sehr beeinträchtigt wurde. Es wurde dort bei der Projectirung der Einrichtung als genügend angesehen, wenn vom hülfsbedürftigen Zuge aus nur ein electrisches Signal gegeben werden konnte, und es wurde von Anwendung der transportablen Apparate ganz abgesehen.

Da der Eisenbahn-Betriebstelegraph auf den Hannoverschen Bahnen durchweg nach dem Morse'schen System eingerichtet ist, und eine grosse Anzahl von Stationen in ein und denselben Kreislauf eingeschaltet sind, so musste für die Glockenlinie eine besondere Leitung gezogen werden, welche auch zum Geben der electrischen Hülfssignale dienen sollte.

Die Glockenwerke der Hannoverschen Bahnen sind von Siemens und Halske in Berlin; sie setzen sich durch das Hindurchlassen eines starken electrischen Stromes in Bewegung, und geben dann bis zur Selbstarretirung des Werkes fünf doppelte Glockenschläge an zwei verschieden gestimmte gusseiserne Glocken. Ein solches Signal aus fünf Doppelschlägen wird gewöhnlich ein „Puls“ genannt, und deutet ein Puls einen Zug in der Richtung von Cassel nach Hannover, 2 Pulse einen Zug in entgegengesetzter Richtung an, während 4 Pulse den Bahnwärtern den Dienstschluss anzeigen.

Die Hülfssignale von der Strecke konnten nur von den Glockenbuden aus gegeben werden, es war mithin vom hülfsbedürftigen Zuge aus bis zum nächsten Apparate nur ein Weg zurückzulegen, der höchstens gleich der halben Entfernung zwischen zwei Glockenbuden war.

Die Einrichtung der electrischen Hülfssignale war folgende:

Auf jeder der beiden Stationen war eine Batterie von 6—8 Elementen aufgesetzt, deren gleiche Pole mit der Glockenleitung verbunden waren, während die ebenfalls gleichen Pole zur Erde führten. Es circulirte mithin in der Glockenleitung kein Strom, da die Wirkungen der Batterien sich gegenseitig neutralisirten. Auf jeder Station war ein Wecker eingeschaltet, dessen Electromagnetanker ebenfalls wegen der sich neutralisirenden Ströme nicht zur Anziehung kommen konnten. Wurde nun die Glockenlinie auf irgend einer Stelle mit der Erde verbunden, so konnte der Strom durch diese Erdverbindung circuliren, und die Wecker mussten ertönen. Die Electromagnete der

Glockenwerke wurden durch die schwache Strömung nicht afficirt, ertönten mithin nicht. Um nun zu verhindern, dass ein solches Signal auf beiden anliegenden Stationen gehört wurde, brachte man in den Glockenbuden kleine Kasten, sogenannte Hülfssignalgeber an, welche zwei Schlüssellöcher hatten, deren ein jedes mit dem Namen der Station bezeichnet war, wohin das Hülfssignal gegeben werden sollte. In eins dieser Schlüssellöcher wurde ein passender Schlüssel gesteckt, wodurch schon die Leitung unterbrochen wurde. Wurde der Schlüssel gedreht, so stellte sich dadurch die Verbindung der Leitung mit der Erde her, und das Signal ertönte auf der betreffenden Station.

Die erwähnten Hülfssignalschlüssel, welche anfangs der Zugführer stets bei sich haben musste, wurde später in jeder Wärterbude angesiegelt, und nur bestimmte Personen durften das Siegel lösen.

Zum Betriebe der Glockenleitung dienten magneto-electrische Stromerzeuger von Siemens und Halske, welche ein um die andere Station aufgestellt waren. Durch den Druck auf einen gewöhnlichen Telegraphirschlüssel wurde die Hülfssignalbatterie nebst Wecker aus- und dafür der Stromerzeuger eingeschaltet.

Die Mängel dieser Einrichtung der electrischen Hülfssignale waren folgende: die Stelle wo der hülfsbedürftige Zug lag, war aus dem Signal nicht zu beobachten — Trotz der einfachen Manipulationen mit dem Hülfssignalschlüssel kamen falsche Signale an. — Man hatte endlich ferner auf den Stationen keine Garantie, ob die Hülfssignalwecker auch wirklich ertönten, wenn von der Strecke aus das Hülfssignal gegeben wurde.

Es wurden daher diese Hülfssignale beseitigt und solche eingerichtet, welche mehr leisteten, und bei grösserer Sicherheit einfacher zu handhaben waren.

Die Einrichtung derselben ist ungefähr folgende: An beiden Enden der Glockenlinie wurden complete Morse-Telegraphen-Apparate aufgestellt, so dass eine telegraphische Correspondenz auf der Glockenlinie möglich wurde. Auf den Zwischenstationen, wo zwei Glockenwerke zusammentreffen, waren diese Apparate doppelt, und nur der Schreib-Apparat diente nach beiden Seiten hin, d. h. es waren zwei getrennte Electromagnete und Schreibstifte vorhanden, welche nebeneinander auf denselben Papierstreifen schrieben. Der Schreib-Apparat ist mit einer Selbstauslösung versehen, wodurch der Papierstreifen sich fortbewegt, sowie der Anker angezogen wird, und erst nach einiger Zeit von selbst wieder stille steht. Gleichzeitig mit dem Arbeiten des Schreib-Apparats ertönt ein Wecker mit cotinuirlicher Selbstunterbrechung.

Die Apparate können zum Telegraphiren und Empfangen der Hülfssignale eingeschaltet werden; ist indessen ein Glockensignal zu geben, so werden dieselben ausgeschaltet, und der Stromerzeuger auf den Endstationen sendet beim Niederdrücken des Schlüssels den Strom zum Auslösen der Glockenwerke in die Linie.

Der Strom der Hülfssignalbatterie auf den mit Stromerzeugern versehenen Stationen ist nicht stark genug, um die Glockenwerke in Bewegung zu setzen, reicht aber zum Betriebe der Relais aus.

In den einzelnen Glockenbuden ist nun folgende Einrichtung getroffen:

Auf der Achse des Rades im Glockenwerke, welches bei jedem Doppelschlage eine Umdrehung macht (bei einem Pulse also fünf), befindet sich eine Messingscheibe, die am Rande mit verschiedenen Einschnitten versehen ist. Auf dem Rande dieser Scheibe schleift eine Feder, welche auf einem isolirt am Gestell des Glockenwerks angebrachten Messingstück befestigt ist. Dieses Messingstück ist mit einem Guttaperchadraht und die Scheibe mit einem anderen Drahte in Verbindung, durch welche also der Strom der Glockenlinie, welcher mittelst zweier anderer Drähte durch den Electromagneten des Glockenwerks geht, so lange ungehindert passiren kann, als die Feder den Umkreis der Scheibe berührt. Dies ist stets der Fall, wenn das Glockenwerk in Ruhe ist, und es kann dann der Strom der Hülfssignalbatterie ungehindert passiren. Wird nun der starke Strom zum Auslösen der Glockenwerke hindurchgesandt, so setzt derselbe die Räder des Glockenwerks in Bewegung, mithin dreht sich auch die erwähnte Scheibe, und die Leitung wird vielfach unterbrochen, dadurch, dass die Feder bei den Einschnitten am Umfang der Scheibe die letztere nicht berühren kann.

Setzt man nun irgend eins der Glockenwerke durch Niederdrücken des Electromagnetankers in Bewegung, so wird der Strom der Hülfssignalbatterie den Einschnitten an der Scheibe entsprechend unterbrochen und hergestellt, wodurch die Papierstreifen der Schreib-Apparate auf den Stationen mit Zeichen versehen werden, die aus Strichen und Puncten zusammengesetzt sind. Die Einschnitte in jedem Glockenwerke sind anders formirt, es giebt daher jedes sein besonderes Hülfssignal. Es ist dabei als Norm festgestellt, dass ein Punct eine Einheit und ein Strich 5 Einheiten bezeichnet. Es würde daher z. B. das Zeichen — — .. die Zahl 12 darstellen.

Da bei jedem Glockenwerke die Scheibe bei einem Pulse sich fünfmal dreht, so erscheint das durch sie veranlasste Zeichen auch fünfmal hintereinander auf dem Papiere, und wird dadurch das Hülfssignal gebildet. Das im Fall einer Reparatur einzuschaltende Reservewerk giebt als Hülfssignal die Buchstaben r r mit gewöhnlicher Morse-Schrift. Auf den Stationen befindet sich ein Verzeichniss der Glockenbuden und des einer jeden zugehörigen Hülfssignals, woraus sich die Stelle, wo der hülfsbedürftige Zug liegt, ersehen lässt. Um ein muthwilliges oder unvorsichtiges Geben des Hülfssignals zu vermeiden, befindet sich in jeder Glockenbude noch ein Hülfssignaleinschalter, welcher für gewöhnlich Feder und Scheibe aus dem Kreislauf des Stromes ausschliesst, und mit einem verschliessbaren Kasten überdeckt ist, dessen Schlüssel im Wärterhause angesiegelt ist.

Das Verfahren beim Geben des electrischen Hülfssignals ist foldendes:

Nachdem das Gewicht des Glockenwerks aufgezogen und der Hülfssignal-Apparat durch den erwähnten Einschalter eingeschaltet ist, wird das Glockenwerk durch einen leichten Schlag mit dem Finger auf einen Knopf der Ankerplatte des Electromagneten im Glockenwerke in Bewegung gesetzt. Die Hand wird rasch zurückgezogen und man lässt das Glockenwerk einmal abläuten (einmal fünf Doppelschläge). Dadurch ist die vorwärts und rückwärts belegene Bahnstation von dem Erforderniss einer Hülfsmaschine benachrichtigt.

Das Abfahrtssignal der Hülfsmaschine muss dann eintreffen. Geschieht dies nicht, so muss das Geben des Hülfssignals so oft in einem Zwischenraume von 1 Minute, während welcher das Fahrsignal gegeben werden kann, durch einmaliges Ingangsetzen des Glockenwerkes wiederholt werden, bis das Fahrsignal eingetroffen ist.

Ist das Signal eingetroffen, so wird der Apparat durch den Hülfssignaleinschalter wieder ausgeschaltet, der letztere wieder verschlossen, und der Schlüssel dem betreffenden Wärter wieder übergeben.

Auf der hier beschriebenen Glockenlinie muss alle telegraphische Correspondenz zwischen den beiden anliegenden Stationen geführt werden; auch muss die Aufforderung zum Geben des Glockensignals auf der Glockenlinie erfolgen. Diese Bestimmungen haben den Grund, dass dann, wenn die telegraphische Correspondenz gut geht, ein gegebenes Hülfssignal sich sicherlich zu erkennen geben muss.

Da bei einer grossen Zahl eingeschalteter Glockenwerks-Electromagnete, die auftretenden Extraströme ein rasches Telegraphiren auf der Glockenlinie erschweren, so thut man gut, den Gang der Glockenwerke möglichst langsam einzurichten, damit die Hülfssignale klar und deutlich ankommen.

Zur möglichsten Abschwächung der Extraströme muss man den Glockenwerks-Magneten dünne Kerne und wenige Umwindungen geben. Diese Art der electrischen Hülfssignale haben auf den Hannoverschen Bahnen allen Anforderungen entsprochen.

(Zeitschrift des Deutsch-Oester. Telegr.-Vereins 1862, Heft 1.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Muldenthal-Eisenbahn. (Wichtigkeit und Rentabilitätsmomente). Unter den verschiedenen Eisenbahnprojecten, die in neuerer Zeit in Sachsen auftauchten, ist ohne Zweifel die Fortsetzung der Schwarzenberg-Zwickau-Glauchauer Mulden-Eisenbahn von Glauchau nach Wurzen eine der wichtigsten und deshalb auch vorzugsweise geeignet, die Aufmerksamkeit der Königlich Sächs. Staatsregierung auf sich zu lenken.

Die erste Anregung hierzu ging vor längerer Zeit von den an der Mulde gelegenen Ortschaften aus. Nachdem die Linie Chemnitz-Annaberg bereits in Angriff genommen und die Voigtländische Bahn als gesichert zu betrachten ist, sind sämmtliche an der Mulde gelegenen betriebsamen Städte bei dieser Bahnfrage sehr interessirt.

Nach genauen statistischen Ermittelungen giebt es im Königreich Sachsen 1,005,389 Bewohner unmittelbar an einer Bahn, und 422,045 Bewohner innerhalb zweier Stunden Entfernung von einer solchen wohnhaft; 694,764 Menschen sind zur Zeit über 2 Stunden von einer Eisenbahn entfernt, wovon jedoch etwa 400,000 in Gegenden wohnen, deren Terrain und sonstige Beschaffenheit als wohlgeeignet für eine Bahn erscheinen. Letztere Zahl wird sich durch die Chemnitz-Annaberger und die Voigtländische Bahn um etwa 240,000 vermindern, so dass noch 160,000 Bewohner verbleiben, die mit Sehnsucht auf Erfüllung ihres gerechten Wunsches, durch eine Eisenbahn recht bald mit dem grossen Weltmarkte in nähere Verbindung gebracht zu werden, harren.

Von denjenigen Landestheilen nun, die eine Vermehrung der Eisenbahnen zu wünschen berechtigt sind, steht unstreitig in erster Reihe der Leipziger Kreis, denn es kommt in demselben, trotz der grossen Steuerpflichtigkeit, weniger Bahnlänge, nicht über 4,5 Meilen, auf 100,000 Bewohner, als für das ganze Land, für das sich jetzt auf gleiche Bewohnerzahl eine Länge von 5,6 Meilen herausstellt. Unbestritten aber wird durch Ausführung einer Eisenbahn von Glauchau nach Wurzen, mehr wie durch irgend eine andere Linie, den Interessen der Bevölkerung des fraglichen Kreises Rechnung getragen. Die

Bahn, deren Hauptrichtung durch den Lauf der Mulde vorgezeichnet ist, theilt den grossen Landestheil in zwei beinahe gleiche Theile, berührt dabei fast unmittelbar die meisten einer Eisenbahn noch entbehrenden Städte, ohne Glauchau und Wurzen, mit einer mindestens 30,000 Seelen starken Einwohnerzahl, schafft der so sehr entwickelungsfähigen Industrie des Muldenthales billige Frachten und zieht zu beiden Seiten die zahlreiche Bevölkerung in ihr Bereich; denn von den 506,294 Bewohnern des Leipziger Kreises werden durch eine Muldenthal-Bahn mindestens 104,000 in das Bereich dieser Bahn gebracht.

Die Wichtigkeit einer Eisenbahn in der hier vorgezeichneten Richtung wird durch diese Zahlen hinreichend unterstützt. Was die Ausführbarkeit derselben anlangt, so hat sich das von den Ortschaften gewählte Comité durch generelle Vorarbeiten die Ueberzeugung verschafft, dass grosse technische Schwierigkeiten dabei nicht vorkommen; es haben sich vielmehr die erfreulichen Resultate ergeben, dass auf der ganzen Strecke nur günstige Steigungsverhältnisse statthaben werden. Die Hauptsache endlich, die Verkehrsverhältnisse betreffend, darf man ruhig die Behauptung aussprechen, dass sie für eine Muldenthal-Bahn sehr günstig ausfallen müssen. Derselben wird nicht nur ein starker Personenverkehr gesichert sein, sondern es ist auch ausser allem Zweifel, dass sie einen sehr bedeutenden Güterverkehr zu entwickeln im Stande sein wird.

Nach vorausgegangenen approximativen Abschätzungen ergibt sich, den Güterverkehr anlangend, dass schon jetzt auf der Strecke Glauchau-Wurzen etwa 2 Millionen Centner Güter jährlich zu bewegen sind. Erwägt man nun, dass durch die berühmten Rochlitzer Bausteine, die grossen Geithainer Kalklager, die Schieferbrüche der Bahn ein fortwährend steigender Frachtverkehr zugeführt werden muss, dass ferner durch Weiterführung der Linie nach dem industriellen Eilenburg hin, der Bahn ein abermalig bedeutender Güter-, besonders starker Kohlenverkehr zufliessen wird, so muss schon jetzt jeder Zweifel an der Rentabilität verschwinden.

(Nach d. D. Ind.-Z.).

b. Eisenbahn-Betrieb.

Kgl. Hannoversche Staatsbahnen. (Personalnachricht). Dem Directions-Vorstande der Bremen-Geeste-Bahn: Eisenbahn-Bau-Inspector Bensen zu Geestemünde ist der Titel: Eisenbahn-Betriebs-Director verliehen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. (Privilegium wegen Emission von 7,000,000 Thalern Prioritäts-Obligationen). Berlin, am 3. September. Der heutige Staats-Anzeiger veröffentlicht das Allerhöchste Privilegium, datirt vom 25. August d. J., enthaltend die landesherrliche Genehmigung zur Emission von 70,000 Stück Obligationen zu 100 Thlr.

Cöthen-Bernburger Eisenbahn. (Regierungsbeschluss, die Rückgabe der Bahn an die Gesellschaft betr.). Aus Anhalt, 1. Sept. Wie man der „M. Z." schreibt, ist endlich ein weiterer Schritt zur Regulirung der bestehenden Verhältnisse gethan worden, es hat nämlich, wie bestimmt mitgetheilt werden kann, die Herzogliche Regierung vor Kurzem ihren ausführlichen Bericht an das Staatsministerium abgehen lassen, in welchem sie sich einstimmig für die Rückgabe der Bahn an die Gesellschaft ausspricht. Es wird nun Sache des Ministeriums, hierüber eine endgültige Entschliessung zu treffen.

—y— Leipzig-Dresdner Eisenbahn. (Salzfracht). Laut einer Bekanntmachung des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn wird vom 28. August c. ab das aus den Stassfurther Salzwerken kommende sogenannte Abraumsalz und zwar: a) ausgehaltenes Kalisalz, sowie b) gewöhnliches Kalisalz, welches sich von ersterem durch einen geringern Gehalt an Chlorkalium und einen stärkern Gehalt an schwefelsaurer Magnesia und Chlornatrium unterscheidet, sowohl in Wagenladungen zu 80 Ctr. als auch in Quantitäten von weniger als 80 Ctr. befördert.

Der directe Frachtsatz ab Stassfurth (Magdeburg-Leipziger Bahn) beträgt nach Wurzen 43 resp. 51 Npf., nach Dahlen 48 resp. 57 Npf., nach Oschatz 50 resp. 60 Npf., nach Riesa 54 resp. 65 Npf., nach Priestewitz 59 resp. 71 Npf., nach Coswig 64 resp. 77 Npf., nach Meissen 66 resp. 79 Npf., nach Dresden 68 resp. 82 Npf. pr. Ctr., sowie die Ueberfuhr vom Salzwerke in Stassfurth bis zum Bahnhof daselbst 5 Ngr. pr. Achse.

Um dem Publicum den Bezug dieses Abraumsalzes möglichst zu erleichtern, hat das obengenannte Directorium die Bahnhofs-Inspectoren resp. die Güterexpeditionen auf den genannten Stationen zur Annahme von Bestellungen auf die erwähnten Salzsorten sowie zur kostenfreien Uebermittelung der Bedarfszettel an die Königl. Preuss. Salinenverwaltung in Stassfurth durch die dortige Bahnhofs-Inspection ermächtigt.

Quantitäten unter 80 Ctr. dürfen unverpackt nicht befördert werden, weshalb die Besteller die erforderliche Anzahl Säcke, mit ihren Namen bezeichnet, bei der Bestellung mit einzuliefern haben.

Dagegen geschieht die Beförderung dieser Säcke bis Stassfurth frachtfrei; auch ist für das Salz selbst Vorauszahlung nicht zu leisten, da der Preis auf die betreffende Güterexpedition zugleich mit der Fracht überwiesen wird.

—y— Leipzig. (Ablieferung der Messgüter). Die Verwaltungen der in Leipzig mündenden fünf Eisenbahnen haben zur Vermeidung der mancherlei Verzögerungen, welche bei der Zuführung und Abnahme von Messgütern entstanden sind und nach den unlängst in Kraft getretenen reglementarischen Bestimmungen hinsichtlich der Lieferfristen zu vielfachen Weiterungen führen können, in einer Bekanntmachung das die Leipziger Messe beziehende Handelspublicum aufgefordert, „die Frachtbriefe nur an zur Zeit der Ankunft der Messgüter in Leipzig anwesende oder daselbst domicilirende Empfänger zu stellen, sowie wegen sofortiger Zahlung der Fracht und Spesen Vorsorge zu treffen," widrigenfalls Güter, die während der Messzeiten Bahnhof restante gestellt oder an solche Adressen gerichtet sind, welche die sofortige Abnahme gegen Zahlung der Fracht und Spesen nicht bewirken können oder wollen (z. B. an eigene Adressen auf Messstände, an Hausmänner etc.), auf Kosten und Gefahr der Versender, resp. der Adressaten, an ein Leipziger Speditionshaus oder an das städtische Lagerhaus abgegeben werden.

Betriebs-Resultate Deutscher Eisenbahnen im ersten Semester 1862 und 1861.

Durchschnitl. Betriebslänge in geogr. Ml.	Name der Bahn.		Einnahme im ersten Semester 1862.	Einnahme im ersten Semester 1861.	Differenz gegen 1861 Total.
11,4	Aachen-Düsseldorf	Rl.	277,234	286,084	— 8,850
12,4	Aachen-Mastricht[1]	„	112,959	111,540	+ 1,419
14,1	Altona-Kiel	„	247,110	242,669	+ 4,441
2,8	Aussig-Teplitz	„	93,800	87,376	+ 6,424
60,2	Bayerische Ostbahnen[2]	„	910,290	636,527	+ 273,763
32,5	Bergisch-Märkische[3]	„	1,214,350	986,916	+ 227,434
47,7	Berlin-Anhalt	„	1,079,945	1,069,633	+ 10,312
39,7	Berlin-Hamburg	„	1,185,000	1,167,800	+ 17,200
19,5	Berlin-Potsdam-Magdeb.	„	928,641	713,647	+ 214,994
45,2	Berlin-Stettin[4]	„	704,526	693,016	+ 11,510
22,9	Breslau-Schwdn.-Freib.	„	521,457	458,687	+ 62,770
6,2	Brieg-Neisse	„	61,068	53,312	+ 7,756
4,5	Dresden-Tharandt	„	90,434	79,810	+ 10,624
5,5	Frankfurt-Hanau	„	104,204	87,978	+ 16,226
2,5	Frankfurt-Homburg	„	51,448	44,312	+ 7,136
47,5	Galizische[5]	„	1,181,489	762,185	+ 419,304
4,5	Glückstadt-Elmshorn	„	26,421	30,071	— 3,650
5,5	Graz-Köflach[6]	„	116,470	105,443	+ 11,027
20,5	Hessische Ludwigsbahn	„	463,942	372,643	+ 91,299
71,0	Köln-Minden[7]	„	3,238,983	2,853,983	+ 385,030
23,5	Kosel-Oderberg	„	258,969	218,315	+ 40,654
20,3	Kurhessische Nordbahn	„	464,419	375,171	+ 89,248
16,5	Leipzig-Dresden	„	939,945	824,322	+ 115,623
4,5	Löbau-Zittau	„	61,831	57,736	+ 4,095
20,0	Ludwigshafen-Bexbach	„	551,287	511,962	+ 39,325
6,3	Lübeck-Büchen	„	81,288	81,497	— 209
7,7	Magdeburg-Halberstadt	„	439,682	360,262	+ 79,420
19,4	Magdeburg-Leipzig	„	803,553	781,638	+ 21,915
14,3	Magdeburg-Wittenberge	„	187,705	194,584	— 6,879
19,3	Mecklenburger	„	206,307	220,406	— 14,099
6,0	Neustadt-Weissenburg	„	105,292	86,231	+ 19,061
9,5	Niederschl. Zweigbahn	„	124,463	85,797	+ 38,666
71,7	Oberschlesische	„	2,312,046	1,680,005	+ 632,041
82,5	Oesterreich. Nordbahn	„	4,994,608	5,387,775	— 393,167
174,5	Oesterreich. Staatsbahnen	„	5,758,263	6,391,928	— 633,665
73,8	Oesterreich. Westbahn[8]	„	1,790,066	1,387,498	+ 402,568
10,1	Oppeln-Tarnowitz	„	76,361	59,810	+ 16,551
27,0	Pardubitz-Reichenberg	„	332,791	314,583	+ 18,208
4,5	Rendsburg-Neumünster	„	36,707	37,252	— 545
39,0	Rheinische[9]	„	1,280,009	1,133,504	+ 146,505
16,2	Rhein-Nahebahn	„	235,586	204,150	+ 31,571
5,6	Ruhrort-Gladbach	„	167,828	156,094	+ 11,734
22,6	Stargard-Posen	„	433,161	246,173	+ 186,988
4,4	Steele-Vowinkel	„	99,353	117,588	— 18,235
5,8	Taunusbahn	„	206,163	186,411	+ 19,752
78,5	Theissbahn	„	898,188	1,072,213	— 174,025
37,3	Thüringer	„	1,149,500	959,910	+ 189,590
20,0	Werrabahn	„	224,828	212,655	+ 12,173

[1] incl. der an die Ges. Mackenzie & Co. zu zahlenden 50 % des Ertrages der Strecke Hasselt-Landen und excl. des Erlöses aus dem Kohlenverkauf.

[2] Durchschnittliche Betriebslänge im I. Semester 1861 57,6 Meilen.

[3] Bei der Gesammt-Einnahme in dem I. Semester 1862 und 1861 incl. der im vorigen Jahre ganz eröffneten Ruhr-Siegbahn (14,1 Ml.), durchschnittliche Betriebslänge im I. September 1861 22,4 Ml., bei der Berechnung des Ertrags pro Meile Bahnlänge für die Semester beider Jahre sind jedoch des richtigeren Vergleichs wegen nur die Einnahmen der alten Strecke (18,4 Ml.) in Anschlag gebracht (932,670 Thlr. gegen 904,110 Thlr. in 1861).

[4] Mit Einschluss der bereits im vorigen Jahre vollständig im Betrieb gewesenen Linie Stargard-Köslin-Kolberg (22,8 Ml.).

[5] Betriebslänge im I. Semester 1861 34,5 Ml.

[6] excl. des Ertrags der Kohlenwerke.

[7] Bei der Gesammt-Einnahme im I. Semester 1862 und 1861 incl. der im vorigen Jahre eröffneten Linie Cöln-Giessen (23,4 Ml.), von welcher im I. Semester 1861 13,2 Ml. im Betrieb waren, bei der Berechnung des Ertrags pro Meile Bahnlänge für die Semester beider Jahre sind jedoch, wie ad 2, nur die

Die Mehr-Einnahmen sind im abgelaufenen Halbjahr entschieden überwiegend. Die steigende Verkehrs-Entwickelung zeigt sich vorzugsweise im Transport der niedrig tarifirten Massen-Güter. Wir glauben übrigens, gestützt auf die Mehrzahl der 1861er Jahresberichte, vor der Voraussetzung warnen zu müssen, dass die Reinerträge in dem bisherigen Verhältnisse zu den Mehr-Einnahmen steigen werden. Die Tarif-Herabsetzungen erfolgten nicht blos durch Einführung niedrigerer Sätze, sondern auch durch Uebertragung vieler Artikel aus den höheren in niedrigere Tarifclassen; es ist aber klar, dass wenn der Ertrag pr. Ctr.-Meile fällt, der Netto-Ertrag nicht im Verhältniss zur Brutto-Einnahme steigen kann. Das zweite Quartal war günstiger als das erste, denn jenes schloss mit nur 175, das zweite aber mit 2108 Thlr. pr. Meile Plus, ungeachtet zwei der bedeutendsten Bahnen, die Oesterreichische Staats- und Nordbahn mit erlittenen Minder-Einnahmen vertreten sind. Beide zusammen haben eine Länge von 257 Meilen. Die Nordbahn hat im Personenverkehr sogar ein Plus von 86,332, im Güterverkehr aber ein Minus von 219,333 Thlr. erzielt, die Staatsbahn aber einen erheblichen Ausfall beider Factoren des Verkehrs erfahren. Auch die Theissbahn debutirt mit einem erheblichen Minus des Güterverkehrs, während das Ergebniss der andern Oesterreichischen Bahnen sich im Allgemeinen befriedigend gestaltete.

Besonders günstig ist das Resultat der Mehrzahl der Schlesischen Bahnen und vor Allem der Oberschlesischen, deren Ertrag aber in verschiedene Theile zerfällt. Die Hauptbahn, welche für die Dividende fast ausschliesslich in Betracht kommt, hat 14,520 Thlr., die Breslau-Posen-Glogauer Bahn 7656 Thlr. pr. Meile mehr als 1861 eingenommen, während die Zweigbahnen im Oberschlesischen Berg- und Hütten-Revier die vorjährige Einnahme kaum erreichten. Den wesentlichsten Antheil an der Verkehrs-Entwickelung der Oberschlesischen Haupt- und Breslau-Posen-Glogauer Bahn hatte der Getreide-Transport aus Mähren und Galizien nach der Ostsee, nach Stettin, der in Verbindung mit dem aus der Provinz Posen dahin gehenden Frucht-Transport, auch die Stargard-Posener Bahn passirte und deren enorme Mehr-Einnahme veranlasste. Ebenfalls aus Posen kommend gingen bedeutende Getreide-Transporte über die Niederschlesische Zweigbahn nach Sachsen und schliesst auch diese mit bedeutendem Mehr-Ertrage. Auf der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn participirte der Personen- und Güterverkehr in fast gleichen Verhältnissen der Mehr-Einnahme, auf der Tarnowitzer Bahn besonders der Güterverkehr, endlich auf der Kosel-Oderberger Bahn in den letzten Monaten des Semesters sowohl der innere, als der Durchgangs-Güterverkehr, die Entwickelung des inneren Verkehrs auf dieser Bahn ist ein nicht zu unterschätzendes günstiges Symptom. Ein Theil der Getreide- und Kartoffel-Sendungen gingen aus Schlesien über die Niederschlesisch-Märkische (Staatsbahn) und weiter über die Potsdam-Mageburger und Magdeburg-Halberstädter Bahn nach Westfalen; auf den beiden letztgenannten wirkten aber auch andere Güter (zumal Spiritus) an der beträchtlichen Mehr-Einnahme mit. Die Anhalter Bahn hatte den Ausfall von Getreide-Sendungen nach Sachsen zu beklagen, derselbe Umstand mag wohl ebenso die Berlin-Stettin-Stargarder Bahn beeinflusst haben. Was die Mecklenburger Bahn betrifft, so sind ihre hauptsächlich auf Getreide-Export angewiesenen Einnahmen durch den schlechten Ausfall der vorjährigen Ernte gekürzt worden. Auf den Verkehr der meisten Rheinischen Bahnen hat allem Anschein nach die Eröffnung der Witten-Duisburger Bahn ungünstig gewirkt, dieselbe macht nach verschiedener Richtung hin auch der Bergisch-Märkischen Bahn Concurrenz, doch mag auch der verminderte Kohlenverkehr von Einfluss gewesen sein, einestheils war der Versand nach Frankreich schwächer, anderntheils hat auch der industrielle Verbrauch, in Folge der Verhältnisse in America und des dahin stockenden Exports abgenommen. Die Steele-Vohwinkler Bahn leidet an dem Mangel der Ruhr-Ueberbrückung bei Steele. Die Rheinische Bahn hat 3759 Thlr., die Cöln-Mindener Bahn 5649 Thlr. pr. Meile Mehr erzielt. Noch günstiger, als auf dieser, ist das Resultat für die Hessische Ludwigsbahn, für welche mehrere Factoren der Verkehrs-Entwickelung, die Verbindung mit Frankfurt und die feste Rheinbrücke bei Mainz erst in Thätigkeit treten sollen. Auch die jetzt eröffnete Böhmische Westbahn wird dem Unternehmen, via Aschaffenburg, Verkehr zuführen. Die Ludwigshafen-Bexbacher Bahn ist in die Reihe der mit Mehr-Einnahme ausgestatteten wieder eingetreten, das Plus derselben resultirt besonders aus dem Güterverkehr. Dagegen bleibt die Rhein-Nahebahn verhältnissmässig zurück. Der Umstand, dass die Saar- der Ruhrkohle in dortiger Gegend nicht erfolgreich Concurrenz bieten kann, dürfte dies erklären. Damit wäre denn erfahrungsmässig und thatsächlich erwiesen, was von Sachkundigen und Unparteiischen gleich von Anfang herein ausgesprochen wurde. Wir haben endlich noch der Kurhessischen Nord- und Thüringer Bahn zu gedenken, beide sind mit guten Mehr-Erträgen ausgestattet, und zwar hat auf letzterer der Personenverkehr $7^1/_2$, der Güterverkehr 23 % Plus gebracht, wir können nicht beurtheilen, in welcher Richtung sich die Einnahme so günstig entwickelte. Bei der Werrabahn sind die Fortschritte noch sehr geringfügig. Die Handels-Conjuncturen, welche den Export und Import Bremens so sehr beeinträchtigen, mögen hier von entscheidendem Einfluss sein.

Unter den Süddeutschen Bahnen macht sich der Aufschwung bemerkbar, welchen die Bayerischen Ostbahnen genommen haben. Derselbe nimmt mit 36 % Plus pr. Meile eine der ersten Stellen ein. Wenn schon dabei in Betracht kommt, dass in diesem Jahre die neu eröffneten Strecken nach der Oesterreichischen und Böhmischen Grenze hinzugetreten sind, so ist doch grade rücksichtlich derselben hervorzuheben, dass sich der Verkehr darauf in Vergleich zu den alten Strecken sehr günstig gestaltet und nach Vollendung der Odenwaldbahn und der directen Bahn Nürnberg-Würzburg zumal für durchgehende Güter und Personen noch bedeutende Verhältnisse anzunehmen verspricht Auch die Neustadt-Weissenburger Bahn hat sich erfreulich aufgerafft und geht mit der nunmehr von allen Hindernissen befreiten, bereits in der Ausführung begriffenen Zweigbahn Winden-Carlsruhe einer hoffnungsvollen Zukunft entgegen. Von Carlsruhe bis zum Rhein läuft bereits die Locomotive und bis Mitte nächsten Jahres wird auch auf dem linken Ufer Alles in vollständigem Betrieb sein. Die Strecke ist nicht viel mehr als 2 Meilen und ohne alle Terrainschwierigkeiten. Bis dahin darf man sich auch des Anschlusses an die Württembergische Bahn via Pforzheim gewärtig halten, womit für die Saarkohle ein ausserordentliches, zeither noch wenig ausgebeutetes Absatzgebiet erschlossen wird.

Die neue Ernte wird veränderte Verkehrs-Verhältnisse schaffen. Noch lässt sich nicht sagen, welcher Art die Veränderung sein wird, jedenfalls ist der nach allen vorliegenden Berichten ziemlich gute Ertrag der Ernte in Frankreich in dieser Beziehung sehr wichtig, weil dieses Land im vorigen Herbst sehr bedeutende Beziehungen gemacht hat. Man wird die Ansprüche an die demnächstige Verkehrs-Entwickelung der Eisenbahnen nicht zu hoch spannen, aber doch voraussetzen dürfen, dass dieselbe noch bei Weitem nicht abgeschlossen ist. (Nach d. Act.)

—h— **Thüringische Eisenbahn.** (Getreide-Tarif). Vorläufig bis 1. October a. c. wird für das aus Schlesien oder Oesterreich kommende und nach Westfalen oder nach Stationen am Rhein bestimmte Getreide bezüglich der Transport-Strecken ab Leipzig über Cassel, Warburg nach Unna, Dortmund, Witten, Hagen, Rittershausen, Barmen, Elberfeld, Düsseldorf, Bochum, Essen, Mühlheim, Oberhausen, Duisburg, ferner nach Hamm, Bonenburg, Paderborn, Gesecke, Lippstadt, Soest, Münster und Rheine insofern eine Ermässigung gegen den tarifmässigen Frachtsatz eintreten, als bis zu gedachter Zeit für alle derartigen Sendungen nur 2 Silberpf. pr. Ctr. und Meile und 1 Silberpf. pr. Ctr. Uebergang in Leipzig erhoben wird.

Bayerische Ostbahnen, Kaiserin Elisabethbahn und Böhmische Westbahn. (Kohlentarif). Dem Vernehmen nach haben die hier (in Wien) verweilenden Abgeordneten der Bayerischen Ostbahnen, mit Vertretern der Kaiserin Elisabethbahn und der Böhmischen Westbahn, vorbehaltlich der Genehmigung von Seite der betreffenden Verwaltungskörper, einen ermässigten Tarif für den Transport von Steinkohlen auf der Route von Pilsen über Furth und Passau bis nach Wien vereinbart. In diesem Uebereinkommen soll der Tarifsatz für den Centner Steinkohle von Pilsen nach Furth auf der Böhmischen Westbahn mit 14 kr., von Furth nach Passau auf den Bayer. Ostbahnen mit 20 kr. und von Passau bis Wien auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit 27 kr., zusammen daher mit 61 kr. festgestellt worden sein. Rechnet man hierzu den bisherigen ziemlich hoch gehaltenen Grubenpreis mit 35 kr. pr. Centner, so ergibt diess einen Kostenpreis von circa 96 kr. pr. Centner loco Wien.

In Prag hat die Kohle aus dem Pilsner Becken wegen ihrer ganz vorzüglichen Eignung für die Stubenheizung schon vor der Eröffnung der Böhmischen Westbahn reichlichen Absatz gefunden, trotzdem dass sich dort der Preis incl. des Achsfuhrlohnes auf 85 kr. pr. Ctr. stellte und viele nähere und billigere Bezugsquellen zu Gebote standen. Bei der erwähnten ausgezeichneten Eigenschaft dürfte die Pilsner Kohle bald auch in Wien eine grosse Beliebtheit erlangen und für manche andere eine nicht ungefährliche Rivalin werden.

(Oesterr. C.-Bl.)

Ausland.

Eisenbahn nach der Römischen Grenze. Turin, 30. August. Die Vertreter des Hauses Salamanca notificirten gestern dem Finanzminister die aus Neapel erhaltene officielle Nachricht, die Eisenbahn nach der Römischen Grenze werde am 27. September in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet werden, da das letzte Ende zwischen Presenzano und Isoletta völlig ausgebaut sei. Ein Ministerrath entschied jedoch heute, dass Gleiches von Rom bis Ceprano wegen Widerstandes des Papstes auch jetzt noch nicht stattfinden könne. Man hört, die Gesellschaft Salamanca will nun auf diplomatischem Wege ihr contractmässiges Recht dagegen geltend machen.

Technische Notizen.

Sicherheitswechsel für Eisenbahnen von Höfer und Kosztka. (Patent). Am 22. Juli d. J. hat das K. K. Handelsministerium den Ingenieur Assistenten der Südbahn-Gesellschaft, Anton Höfer und Johann Kosztka, ein ausschliessendes Privilegium auf die Erfindung von Sicherheitswechseln für Eisenbahnen ertheilt.

Einnahmen der alten Strecke Cöln-Minden incl. Arnheim-Oberhausen (46,7 Ml.) in Anschlag gebracht (2,898,940 Thlr. gegen 3,635,124 in 1861).

[8] Im I. Semester 1861 waren 63,0 Ml. im durchschnittlichen Betrieb.

[9] incl. der Strecke Cöln-Crefeld.

Volkswirthschaftliches.

ϧ **Blicke in die Zukunft des Verkehrswesens von Goethe.** Goethe, der mit wunderbarer Schärfe und Klarheit so vielen Verhältnissen auf den Grund sah, hat sich in den folgenden Worten als Prophet auch für das Verkehrswesen erwiesen, da die von ihm gewünschte Einheit inzwischen die glücklichsten Fortschritte gemacht hat. Die Worte, die wir meinen, sind an Ackermann gerichtet und heissen wie folgt:

„Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige thun! Vor Allem aber sei es eins in Liebe unter einander und immer sei es eins gegen den auswärtigen Feind. Es sei eins, dass der Deutsche Thaler und Groschen im ganzen Reiche gleichen Werth habe; eins, dass mein Reisekoffer durch alle 36 Staaten ungehindert passiren könne. Es sei eins, dass der städtische Reisepass eines Weimarischen Bürgers von den Grenzbeamten eines grossen Nachbarstaates nicht für unzulänglicher gehalten werde, als der Pass eines Ausländers. Es sei von Inland und Ausland überall unter den Deutschen Staaten keine Rede mehr. Deutschland sei ferner eins in Maass und Gewicht, in Handel und Wandel und hundert ähnlichen Dingen, die ich nicht alle nennen kann und mag etc."

Zwar wird diese hier verlangte Einigung die politische und nationale Kräftigung Deutschlands nicht ersetzen; doch können wir mit den auf dem Felde der materiellen Interessen inzwischen errungenen Resultaten wohl zufrieden sein. Denn den Institutionen, wie dem Zollverein, dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen etc. wohnt gewissermassen auch eine politische Bedeutung bei; sie gewähren ein Pfand für die Zukunft oder machen wenigstens Rückschritte zur Sonderung und Zersplitterung fast unmöglich. — (Die Gegenwart, sieht doch anders aus! Die Redaction).

Handelskammerbericht. Trier, den 14. August. Dem soeben erschienenen Bericht der hiesigen Handelskammer pro 1861 entnehmen wir Folgendes:

Zum Nachtheil des vorjährigen Geschäfts wirkten ausser den allgemeinen Ursachen auch locale Einrichtungen auf den Gang des Handels ein, namentlich sind dies die unzureichenden Communicationsmittel. Die bestehende Bahnlinie (die Saarbrücker, Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn) gereicht kaum einem Dritttheile des Bezirkes zum Vortheile; den übrigen Theil des Bezirkes lässt sie mehr oder weniger die Verkehrs-Isolirung im erhöhten Masse fühlen und entzieht ihm noch eher die Elemente eines regen Geschäftsbetriebes. Erst wenn das durch die Puncte Namur, Cöln, Bingen und Saarbrücken gebildete grosse Bahnviereck mehrere Diagonalen über Trier nachweist, welche die zu beiden Seiten der Mosel liegenden Gebirgs-Gegenden von Norden nach Süden durchschneiden, kann man sagen, dass dem Verkehr des Bezirkes gebührende Rechnung getragen ist.

Die diesjährige Ernte. (Notiz über den zu erwartenden Getreide-Transport). Der diesjährige Ernte-Ausfall wird für den Eisenbahn-Verkehr in den nächsten Monaten von grossem Einfluss sein. Frankreich bedarf, nach allen vorliegenden Nachrichten, keines oder nur eines kleinen Importes, während es im Herbst vorigen Jahres sehr grosse Massen in Anspruch genommen hat. England versorgt sich auf dem Wasserwege und wird den Eisenbahnen nur unmittelbar, durch den Transport nach den Seehäfen, eine Unterstützung gewähren. Auch die im vorigen Jahre westlich gegangenen, sehr grossen Kartoffelsendungen dürften sich kaum erneuern. In ihrer ganzen Tragweite ist die Gestaltung der Verhältnisse noch nicht zu beurtheilen, doch wird man schon heute einen Ausfall für viele Bahnen ins Auge fassen müssen. Den Schlesischen Bahnen steht der sehr gute Ernte-Ausfall in der heimathlichen Provinz zur Seite, besonders weil nach den vorliegenden Berichten England unter einem „Durchschnitt" gewonnen hat und eines starken Imports bedürfen wird.

Küstenforts. Bei dieser Frage ist der Deutsche Handel und somit die Eisenbahnen natürlich in erster Reihe hetheiligt. In einem Briefe aus Hamburg werden die in der Ost- und Nordsee anzulegenden Forts, wie sie die Küstenbefestigungs-Commission genehmigt hat, aufgeführt. Darnach sollen gebaut werden: I. in der Ostsee: ein Fort bei Warnemünde, 4 Werke in der Wismar'schen Bucht, und zwar bei Timmendorf, auf der Lips, bei Hohen-Wischendorf und bei Boltenhagen, ein Werk bei Travemünde; II. in der Nordsee: 1) Werke zum Schutze der Elbmündung bei der Kugelbaake, bei Kuxhafen, bei der Grodner Baak und bei Brunshausen, 2) Werke zum Schutze der Wesermündung: bei Jungfernbaake, bei Brinkmannshof und bei Blexen, 3) ein Werk zum Schutze der Emsmündung bei der Knoxke. Die bedeutendsten dieser Werke, welche zusammen 2,700,000 Thlr. kosten werden, sind bei Brunshausen und bei Jungfernbaake.

Schifffahrt.

Canal zur Verbindung der Saar mit dem Rhein-Marne-Canal in Frankreich. Für die Anlage eines schiffbaren Canals zur Verbindung der Saar- mit dem Rhein-Marne-Canal in Frankreich sind für das Jahr 1862 im Staatshaushaltsetat 330,000 Thlr. in Ausgabe gestellt worden. Die Ausführung dieses Canals resp. die Schiffbarmachung der Saar erforderte nach der Vorlage der Regierung vom 30. April v. J. einen Kosten-Aufwand von 1,100,000 Thlr. Nach Beendigung der Vorarbeiten und nachdem sich ergeben, dass mehrere zu den Steinkohlen-Niederlagen gehörige Anlagen und Verrichtungen nöthig sind, als früher für erforderlich erachtet worden, hat sich indess bei Aufstellung specieller Kosten-Anschläge ergeben, dass mit der als hinreichend erachteten Summe von 1,100,000 Thlr. nicht auszukommen, dass vielmehr zur gänzlichen Beendigung der projectirten Wasserverbindung eine Summe von 1,527,560 Thlr. erforderlich ist, so dass sich ein Mehr von 427,560 Thlr. ergiebt. Nach der Ansicht der Regierung, wie solche in der Vorlage vom 30. April 1861 ausgesprochen worden, würde die Arbeit in pr. pr. drei Jahren zu beendigen sein; wenn aber jährlich nur 330,000 Thlr. darauf verwendet werden, so würde die Beendigung erst in pr. pr. fünf Jahren erfolgen. Nach der Erklärung des Regierungs-Commissars in der Budget-Commission wird man jedoch bestrebt sein, die Schiffbarmachung der Saar in der durch den Vertrag vom 4. April 1861 festgesetzten Zeit zu vollenden, und wenn der Fortgang der Arbeiten es nöthig macht, später die Bewilligung grösserer Fonds beantragen.

Norddeutscher Lloyd. Die Betriebs-Einnahmen betrugen im:

	Seeschifffahrt.	Flussschifffahrt.	Assecuranz.	Total.
Juli 1862: Ld'or. thlr.	100,411. 71.	19,911. 22.	6,763. 19.	127,086. 40.
„ 1861: „	71,811. 36.	24,155. 27.	4,636. 34.	100,603. 25.
mihin pr. 1862:	+ 28,600. 35.	— 4,244. 5.	+ 2,126. 57.	+26,483. 15.
Bis ultimo Juli				
1862: Ld'or. thlr.	665,432. 68.	101,194. 37.	47,127. 60.	813,755. 21.
1861: „	497,163. 20.	111,732. 36.	41,282. 6.	650,177. 62.
mithin pr. 1862	+ 168,269. 48.	— 10,537. 71.	+ 5,845. 54.	+163,577. 31.

Literatur.

Geologisch-Statistische Karte über die Förderung, die Abfuhr und den Verbrauch der Stein- und Braunkohlen in Preussen während des Jahres 1860. Diese Karte ist im Auftrage des Kgl. Handelsministeriums ausgearbeitet und zeigt in interessanter Weise die im Titel angegebenen Verhältnisse im Jahre 1860, in welchem Jahre diese Werthe aber noch hinter denen des Jah. 1861 zurückstehen, da es immer mehr gelingt, die Englischen Kohlen zu verdrängen, indem Oberschlesische Kohlen jetzt ihren Weg schon bis nach Königsberg finden. Die Förderung des Jahres 1860 betrug an Steinkohlen über 10 Million. metrischer Tonnen (zu 20 Centnern), an Braunkohlen 3 Millionen. Für jene war am stärksten betheiligt das Ruhrgebiet, alsdann Oberschlesien. Braunkohlen lieferte besonders die Provinz Sachsen. Eingeführt wurden 619,000 metrische Tonnen von England, 145,000 Tonnen aus Oesterreich (meist Braunkohlen), 50,000 aus Sachsen, 10,000 aus Schaumburg-Lippe, 7000 aus Hannover, 5500 aus Belgien. Die Ausfuhr betrug 2,600,000 metrische Tonnen. Im Verbrauche steht obenan Cöln mit 365,000 Tonnen; es folgen Berlin mit 346,000, Magdeburg mit 308,000, Breslau mit 188,000, Elberfeld, Düsseldorf, Ruhrort, Hamburg, Duisburg, Mainz.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Thüringische Eisenbahn.

Die Herren Actionaire der Thüringischen Eisenbahn werden hierdurch unter Hinweisung auf die §§. 29 und 30 des Statuts eingeladen, sich zu der am

Montag den 22. September c. Mittags 12 Uhr

im Gasthofe zum Goldenen Hirsch in Weissenfels beginnenden ordentlichen General-Versammlung einzufinden.

Als Gegenstände der Berathung und Beschlussnahme in der General-Versammlung bezeichnen wir folgende:

1. die Aenderung der Abstimmung in den General-Versammlungen

a. durch Abänderung des §. 25 des Statuts, für welchen folgende Fassung beantragt wird: „Jede der drei hohen Regierungen wird in den General-Versammlungen durch das

von ihr zu bestellende Directionsmitglied (§. 45), welches nicht Actionair zu sein braucht, vertreten, und übt durch dieses ihr Stimmrecht aus. Denselben steht in jeder General-Versammlung **ein Viertheil der gesammten bei der jedesmaligen Beschlussfassung abgegebenen Stimmen zu**, und zwar dergestalt, dass von diesem Viertheil auf Preussen $^{9}/_{25}$, auf Sachsen-Weimar-Eisenach $^{10}/_{25}$ und auf Sachsen-Coburg-Gotha $^{6}/_{25}$ fallen;"

b. durch Abänderung des ersten Satzes des 2. Alinea des §. 32, für welchen folgende Fassung beantragt wird: „Die Beschlüsse werden durch absolute Mehrheit der **bei der jedesmaligen Beschlussfassung abgegebenen Stimmen** gefasst;"

c. durch entsprechende Abänderung des Schlusses des 2. Alinea des §. 32, für welchen folgende Fassung beantragt wird: „indem ein solcher Beschluss nur durch eine Majorität von zwei Dritttheilen **der abgegebenen Stimmen** gefasst werden kann;"

2. die Wahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes für die ausscheidenden Herren: Oberbürgermeister **Rasch** aus Naumburg, Bergrath **Glenck** aus Gotha und Appellations-Gerichts-Vice-Präsident Dr. **Heerwart** aus Eisenach, und

3. den Verwaltungsbericht für das Jahr 1861, welcher nach §. 55, Ziffer 7 des Statuts vom 30. d. Mts. ab bei den Billet-Verkaufsstellen auf den Bahnhöfen der Hauptbahn und der beiden Zweigbahnen in Empfang genommen werden kann.

Der General-Versammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Actionaire auszuüben, sollen, abweichend von dem bisherigen Verfahren, nach einem von dem Verwaltungsrath und uns gefassten gemeinschaftlichen Beschlusse, diejenigen Besitzer von fünf oder mehr Actien berechtigt sein, welche die von ihnen besessenen Actien (ohne Dividendenscheine)

1. entweder vier Tage vor der General-Versammlung, also bis einschliesslich zum 18. September c. bei unserer Haupt-Casse in Erfurt gegen einen von derselben auszustellenden Schein hinterlegt, oder
2. bis zu demselben Tage bei einer unserer Billet-Expeditionen vorgezeigt haben, um sie von diesen couvertiren, versiegeln und mit dem Tagesstempel versehen zu lassen, oder endlich
3. falls sie dieselben unverschlossen im Besitz behalten wollen, sie einer unserer Billet-Expeditionen acht Tage vor der General-Versammlung, also bis spätestens den 14. Septbr. c. vorgezeigt und dagegen eine mit dem Tagesstempel versehene Anmeldebescheinigung erhalten haben.

Zur Erlangung der Stimmzettel beim Eintritt in die General-Versammlung werden hienach im Legitimationsbüreau als geeignet nur angesehen werden im ersten der obigen Fälle die Depositenscheine der Hauptcasse, im zweiten die verschlossenen und abgestempelten Couverts, sofern deren Verschluss unverletzt ist, und im dritten die offenen Actien nebst der ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigung.

Gleiche Geltung wie die Actien selbst sollen alle von öffentlichen Instituten oder Behörden über die Hinterlegung Thüringischer Eisenbahn-Stamm-Actien ausgestellten Depositenscheine haben, welche wie die Actien selbst bis zu den oben angegebenen Tagen und bei den oben bezeichneten Stellen zu deponiren, resp. anzumelden und vorzuzeigen sind. Die bei der Hauptcasse niedergelegten Actien sind am Tage nach der General-Versammlung gegen Rückgabe des Depositenscheines abzuholen.

Die zum Erscheinen in der General-Versammlung berechtigten Actionaire können sich auch durch einen aus der Zahl der übrigen Actionaire gewählten Bevollmächtigten vertreten lassen, jedoch muss letzterer sich im Legitimationsbüreau durch eine schriftliche Vollmacht legitimiren (§. 28 des Statuts).

Das Abgeben von Stimmzetteln für einen anderen Actionair auf Grund eines blos mündlichen Auftrages vor und während der General-Versammlung ist nicht gestattet.

Den Theilnehmern der General-Versammlung wird freie Fahrt auf der Thüringischen Bahn nach dem Versammlungsort und zurück unter Ausschliessung der Schnellzüge gewährt:

1. gegen Vorzeigung der von unserer Hauptcasse ausgefertigten Depositenscheine, welche von der Billet-Expedition der Abgangsstation am Tage der Fahrt zur General-Versammlung abgestempelt sein müssen oder
2. gegen Vorzeigung der von den Billet-Expeditionen in abgestempelten Couverts verschlossenen Actien, oder
3. gegen Vorzeigung der offenen Actien nebst den von den Billet-Expeditionen ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigungen.

Frauen und Minderjährige haben keinen Anspruch auf freie Fahrt (§. 28 des Statuts).

Ob für den Besuch der General-Versammlung Extrazüge werden eingelegt werden, wird durch besondere Anschläge auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Unter Bezugnahme auf unseren Geschäftsbericht für das Jahr 1861 wird übrigens noch darauf hingewiesen, dass alsbald eine ausserordentliche General-Versammlung anberaumt werden wird.

Erfurt, den 22. August 1862.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Pfälzische Ludwigsbahn.

In Folge Beschlusses der General-Versammlung der Actionäre der Pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft vom 16. Juli und mit Genehmigung der Kgl. Bayer. Staatsregierung vom 31. Juli d. J. sollen die in Gemässheit der Anlehensverträge vom 29. November 1848, vom 26. April 1852 und vom 30. April 1856 ausgegebenen 5procentigen Prioritäts-Obligationen, deren Gesammtbetrag sich ursprünglich auf 3,200,000 fl. belief, in 4procentige Obligationen unter nachstehenden Bedingungen convertirt werden:

1) Die Anlehensverträge bleiben mit Ausnahme des Zinsfusses ihrem ganzen Inhalte nach aufrecht erhalten; ebenso behält die bestellte Hypothek ihre volle rechtliche Wirksamkeit.

2) Die bis heute zur Rückzahlung verloosten, d. i. amortisirten und zur Zeit noch nicht eingelösten Partial-Obligationen sind selbstverständlich von der Convertirung ausgeschlossen.

3) Diejenigen Obligations-Inhaber, welche mit dieser Zinsenherabsetzung in der Zeit vom 1. September bis 1. October d. Js. sich einverstanden erklären, erhalten eine Prämie von einem Procent des Nominalbetrages der Obligationen.

4) Die bezügliche Erklärung ist in der vorbezeichneten Frist unter Einreichung der Obligationen nebst den dazu gehörigen Talons und sämmtlichen Coupons, — einschliesslich der Coupons vom 1. April 1863 — mit einer nach Nummern und Litteras geordneten Designation der zu convertirenden Obligationen in 2 Exemplaren bei unserer Hauptcasse in Ludwigshafen oder den nachbenannten Bankhäusern abzugeben, wo auch die Formularien zu dieser Erklärung in Empfang zu nehmen sind. Das Eine dieser Exemplare wird mit einer Empfangsbescheinigung versehen dem declarirenden Obligations-Inhaber zurückgegeben.

5) Da die Verzinsung zu 5 Procent bis zum 1 December dauert, so behalten die Obligations-Inhaber den am 1. October 1862 fälligen Zinscoupon, welcher nach der Verfallzeit eingelöst wird. Für jeden später fälligen, fehlenden Zinscoupon muss der Betrag desselben beigefügt werden.

6) Die Obligationen werden nach der Anmeldung mit dem Reductionsstempel bedruckt und mit neuen 4procentigen Coupons-Bogen vom 1. April 1863 (d. i. für die Zeit vom 1. October 1862 bis 1. April 1863) beginnend nebst Talons versehen, den Besitzern gegen Rückgabe der Empfangsbescheinigung zurückgestellt, wobei auch die Prämie von 1 Proc., sowie das den Obligations-Inhabern noch zukommende fünfte Procent für die Zeit vom 1. October bis 1. December 1862, somit im Ganzen $1^{1}/_{6}$ Proc. und zwar:

auf 1 Obligation à 100 fl. mit 1 fl. 10 kr.
„ 1 „ à 500 fl. mit 5 fl. 50 kr.
„ 1 „ à 1000 fl. mit 11 fl. 40 kr.

hinausgezahlt wird.

Bei der Directions-Hauptcasse kann die Abstempelung und der Umtausch der Coupons-Bogen etc. sofort bei der Anmeldung vollzogen werden; für die Anmeldungen bei den untengenannten

Bankhäusern muss es jedoch wegen der nöthigen Zusendung der verlangten neuen Coupons-Bogen bei dem obigen Verfahren sein Bewenden haben.

7) Mit Rücksicht auf diejenigen Obligations-Inhaber, welche ihre Obligationen bis zum 1. October d. Js. behufs der Convertirung nicht eingereicht haben, werden sämmtliche 5procentige Prioritäts-Obligationen der obenbezeichneten Anlehen, soweit sie nicht schon amortisirt sein sollten, behufs Rückzahlung des Capitals per 1. December 1862 **eventuell gekündigt.**

8) Die Inhaber, welche nicht auf die Zinsreduction eingegangen sind, werden daher aufgefordert, ihre Obligationen mit sämmtlichen nicht verfallenen Zins-Coupons, beginnend mit dem Coupon per 1. April 1863 nebst Talons mit Eintritt des obigen Kündigungs-Termins bei der Hauptcasse in Ludwigshafen oder den nachbezeichneten Bankhäusern einzureichen und den Nominalbetrag der Obligation nebst der 5procentigen Zinsrate für die 2 Monate October und November, und zwar:

auf 1 Obligation à 100 fl. mit — fl. 50 kr.
„ 1 „ à 500 fl. mit 4 fl. 10 kr.
„ 1 „ à 1000 fl. mit 8 fl. 20 kr.

in Empfang zu nehmen.

Vom 1. December 1862 ab hört die Verzinsung auf, weshalb der Betrag der etwa fehlenden, nicht fälligen Zins-Coupons bei der Auszahlung des Capitals in Abzug gebracht wird.

Das Convertirungsgeschäft kann ausser der Directions-Hauptcasse zu Ludwigshafen noch vollzogen werden, bei der

Kgl. Bank in Nürnberg,
M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a./M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim.

Ludwigshafen, den 19. August 1862.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
gez. Jaeger.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Pro Monat Juli sind weder überzählige Güter vorhanden, noch fehlen welche.

Thüringische Eisenbahn. Am 1. August 1862.

A. Fehlende:

2048. 1 Fass Wein (87 Pfd.) von Weimar, f. in Leipzig s. 20. Juni 1862.
R 5. 1 Koffer Effecten (36 Pfd.) von Coblenz, fehlt in Leipzig seit 30. Juli 1862.
M. Rossenbaum. 1 Sack leere Säcke von Eisenach, fehlt in Leipzig seit 24. Juli 1862.
G S 552. 1 Korb grobe Eisenwaaren (175 Pfd.) von Hagen, fehlt in Merseburg seit 27. Juli 1862.
G. 3 Colli Ofentheile von Giessen, fehlen in Gera seit 10. April 1862.
J S 2230. 1 Kiste Oblaten (150 Pfd.) von Nürnberg, fehlt in Naumburg seit 3. März 1862.
C K 17. 1 Packet Säcke (68½ Pfd.) von Dortmund, fehlt in Naumburg seit 24. Mai 1862.
T 3. 1 Packet Säcke (56 Pfd.) von Hamm, fehlt in Naumburg seit 17. Mai 1862.
1 Stück altes Eisen (4 Pfd.) von Leipzig, f. in Apolda seit 27. April 1862.
S. 1 Ofentheil (20 Pfd.) von Giessen, fehlt in Apolda seit 1. Mai 1862.
3 Stück Bügelstähle (6 Pfd.) von Leipzig, f. in Apolda seit 31. Mai 1862.
J & A 7768. 7820. 2 Pack Düten (20 Pfd.) von Eisenach, fehlen in Apolda seit 29. Juni 1862.
B 3/4. 3 Ofentheile von Giessen, fehlen in Apolda seit 7. Juli 1862.
A B 1991/2. 2 Fass Zucker (167 Pfd.) von Halle, fehlen in Apolda seit 31. Juli 1862.
ME 427. 1 Ballen baumwoll. Waaren (34 Pfd.) von Bamberg, fehlt in Weimar seit 19. März 1862.
V. 1 Stab Eisen 3¾" und 3/16" (31 Pfd.) von Soest, fehlt in Erfurt seit 16. Februar 1862.
471. 1 Fass (leer) (47 Pfd.) von Magdeburg, f. in Erfurt s. 31. März 1862.
5368. 1 Fass (leer) (91 Pfd.) von Würzburg, fehlt in Erfurt seit 12. April 1862.
C L s 2007. 1 Fass Wein (180 Pfd.) von Frankfurt, fehlt in Gotha seit 25. April 1862.
1 Stab Eisen von Guntershausen, fehlt in Gotha seit 5. Juli 1862.
C J R 3187. 1 Ballen wollene Waaren (38 Pfd.) von Rheydt, fehlt in Eisenach seit 21. Juli 1862.
C Z 1553. 1 Kiste Glas (265 Pfd.) von Frankfurt a/M., fehlt in Eisenach seit 24. Juli 1862.

B. Ueberzählige:

Weimar oder Wismar. 1 lederne Decke, lag. in Leipzig seit Oct. 1861.
Herrmann Voigt. 1 Kistchen mit 3 leeren Säcken, sig. Hubert & Badmacher (5 Pfd.) von Altena, lagert in Leipzig seit 19. Juli 1862.
W. 2 Colli Ofentheile (18 Pfd.) von Giessen, lagern in Leipzig seit 14. Juli 1862.
R J 50. 1 Sack leere Säcke (50 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Leipzig seit 12. März 1862.
3 Stäbe Stahl (10 Pfd.) von Darmstadt, lag. in Halle seit 24. Febr. 1862.
645. 1 leere Kiste (21 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Gera seit 18. März 1862.
1 Stab Eisen (10 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Gera seit 1. April 1862.
H 3. 2 Ofentheile } von Giessen, lagern in Apolda seit 7. Juli 1862.
S 16. 1 Ofentheil }
1 Rolle Messingblech (3½ Pfd.) von Altena, lagert in Gotha seit 15. April 1862.
B 2651. 1 Sack Kleesaamen (198 Pfd.) von Leipzig, lagert in Gotha seit 23. April 1862.

Werra-Eisenbahn. Am 1. August 1862.

A. Fehlende:

IIIII. 65 Colli Eisen (871 Pfd.) von Soest, fehlt in Salzungen seit 21. Juli 1862.
H S 1632. 1 Ballon Solaröl (63 Pfd.) von Halle, fehlt in Salzungen seit 29. Juli 1862.
Eschweiler Raffini. 2 Block Blei (266 Pfd.) von Düsseldorf, fehlt in Grimmenthal seit 12. Juni 1862.
A. 1 Stab Eisen (46 Pfd.) von Lippstadt, fehlt in Grimmenthal seit 6. Juli 1862.
H B. 31 Schafte (243 Pfd.) von Lichtenfels, fehlen in Grimmenthal seit 15. Juli 1862.
F E 767. 1 Ballot baumwollene Waaren (50 Pfd.) von Cassel, fehlt in Hildburghausen seit 2. Mai 1862.
D 61. 1 Fass (leer) von Sonneberg, fehlt in Hildburghausen seit 14. Juni 1862.
J J & C 1662. 1 Kiste Confect (48 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Hildburghausen seit 30. Juni 1862.
A. 1 Bürde Sohlleder (124 Pfd.) von Coburg, fehlt in Eisfeld seit 21. Juni 1862.
G Z 524. 1 Ballen woll. Waaren (25 Pfd.) von Mainz, fehlt in Sonneberg seit 20. Februar 1862.
551. 1 Kiste Kurzwaaren (62 Pfd.) von Schweinfurt, fehlt in Sonneberg seit 11. April 1862.
T L 87/98. 1 Ballon Säure (164 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Sonneberg seit 14. April 1862.
A. 1 Stück Eisen (315 Pfd) v. Sonneberg, f. in Lichtenfels s. 23. Fbr. 1862.
S B 1/6. 6 leere Fässer von Naumburg, fehlen in Lichtenfels seit 18. Mai 1862.
4 Kübel und 1 Gelte von Bamberg, fehlen in Lichtenfels, resp. Eisfeld seit 3. Juni 1862.
L P div. 41 Sack Graupen von Nürnberg, fehlen in Lichtenfels, resp. Erfurt seit 28. Juni 1862.
R S 987. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) von Bamberg, fehlt in Lichtenfels, resp. Hagen seit 30. Juni 1862.

B. Ueberzählige:

1 Sack mit rohen eisernen Thürdrückern (18 Pfd.) lagert in Coburg seit 25. April 1862.
E. 1 Kochröhre lagert in Lichtenfels seit 12. Juni 1862.

Oesterreichische Südbahn. Ende August 1862.

A. Fehlende:

M 2. 1 Kiste Waare (94 Pfd.) von Nabresina, fehlt in Pordenone.
C B O 122. 1 Kiste Waare (119 Pfd.) von Wien Expositur, fehlt in Treviso.
E. 1 Buschen Gittereisen (112 Pfd.) von Bruck, fehlt in Prag.
2 Stück Herzschemmel von Wien Nordbahn, fehlen in Matzleinsdorf.
P E 615. 1 Kiste Radstücke (25 Pfd.) von Gratz, fehlt in Wien Nordb.
T (E) 88. 1 Fass Fette von Wien Expositur, fehlt in Wien Nordbahn.
M 88. 1 Buschen Eisen (112 Pfd.) von Bruck, fehlt in Wien Nordbahn.

B. Ueberzählige:

1 Stück Eisenstange (120 Pfd.) von Nabresina, lagert in Venedig.
153. 1 Ballen Barchent (33 Pfd.) von Wien Nordbahn, lagert in Matzleinsdorf.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Hannoversche Staatsbahnen. Mai 1862:

Für 200,075 Personen und 3,046,228 Ctr. Güter 463,702 Thlr.
Gegen Mai 1861 mehr 46,099 Thlr.

Kgl. Sächs. Staats- und die in Staatsverwaltung bef. Privateisenb.

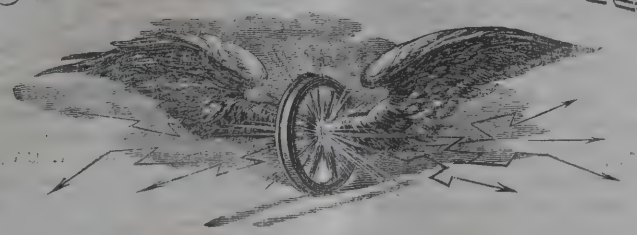
Juli 1862:	Einnahme für	Personen	Güter	Summa:
Westl. Staatseisenbahnen		89,217 Thlr.	224,629 Thlr.	313,846 Thlr.
Oestl.	„	58,778 „	97,790 „	156,568 „
Privateisenbahnen		7,538 „	12,944 „	20,482 „
	Summa:	155,533 „	335,363 „	490,896 „
Im gleichen Monat 1861:		151,792 „	301,155 „	452,947 „
Daher Differenz 1862:		+ 3,741 „	+ 34,208 „	+ 37,949 „

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

N°. 73. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 10. September 1862.

Inhalt: Die Unterhaltung des Bahngleises in Accord. — Ueber die Anwendung der Giffard'schen Dampfstrahlpumpe zur Förderung des Locomotiv-Speisewassers. — Der Elbing-Oberländische Canal. — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Project einer Nordwestlichen internationalen Eisenbahn zwischen Preussen und Holland. Vorpommersche Eisenbahn, Eröffnung. Schlesische Gebirgs-Eisenbahn, Garantie der Terrainkosten. Oesterreichische Südbahn-Gesellschaft, Vorarbeiten von Padua nach Rovigo. — b. Eisenbahn-Betrieb: Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft, General-Versammlung. Chemnitz-Riesaer Eisenbahn, vollständiges Uebergehen in das Eigenthum des Staats. — Ausland: Eisenbahn von Aarhuus nach Randers, Eröffnung. Eisenbahnen in Frankreich. England, Eisenbahn-Zustände. — Telegraphenwesen. Telegraphen-Verbindung zwischen Lindau und Rorschach durch den Bodensee. Das Telegraphennetz in Indien. — Technische Notizen. Die schwierigsten Eisenbahnbauten der Erde. — Schifffahrt. Der Waarentransport auf See und der Vernichtungskampf der Elemente gegen ihn. — Coursblatt. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Berlin-Stettiner Eisenbahn,** Zinsen-Zahlung. **Main-Neckar-Bahn,** Retour-Billete mit ermässigter Fahrtaxe für die I. Wagenclasse. **Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn,** Submission. **Pfälzische Ludwigsbahn,** Convertirung von Prioritäts-Obligationen. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn,** neuer Fahrplan. — II. Privat-Anzeigen.

Die Unterhaltung des Bahngleises in Accord.

Unter vorstehender Ueberschrift ist in No. 62 dieser Zeitschrift die Nützlichkeit der in No. 45 empfohlenen accordlichen Bahnunterhaltung näher beleuchtet und aus verschiedenen Gründen in Zweifel gezogen. Eine ausführliche Erörterung dieser wichtigen Frage kann nur erwünscht sein und es soll im Nachfolgenden versucht werden, jene Einwendungen, die nach dem fast einstimmigen Urtheil der betreffenden Hannover'schen Eisenbahn-Techniker in Wirklichkeit sich nicht begründet gezeigt haben, zu widerlegen.

Der Artikel in No. 62 dieses Blattes bezweifelt zunächst, dass überhaupt ein Arbeitsunternehmer als Mittelsperson zwischen dem Bahnmeister und den Arbeitern erforderlich oder zweckmässig sei. In Wirklichkeit ist der Unternehmer durchaus keine überflüssige Mittelsperson; er hat eine ähnliche Stellung wie der Schachtmeister bei den Accordarbeiten, die beim Bau neuer Bahnen vorkommen, nämlich vor allen Dingen die Arbeit genau zu beaufsichtigen, für die Herbeischaffung tüchtiger Arbeiter zu sorgen und die Arbeiter zum Fleiss und zu einer sorgfältigen gründlichen Arbeit anzuhalten, wozu der Bahnmeister, der überdies immer nur kurze Zeit bei der Arbeit gegenwärtig ist, viel weniger als der Unternehmer geeignet und im Stande ist. Es liegt allerdings im Interesse des Unternehmers, an Arbeitern und Arbeitstagen zu sparen; dagegen hat der Bahnmeister vorzüglich darauf zu sehen, dass immer die nöthige Zahl von Arbeitern vorhanden ist, und erforderlichen Falls auf Kosten des Unternehmers die fehlenden Arbeiter herbeizuziehen, was bereits in einigen Fällen auf den Hannover'schen Bahnen vorgekommen ist. Im Uebrigen nimmt man zu den Unternehmern, wie wohl kaum bemerkt zu werden braucht, nur besonders erprobte, zuverlässige und mit allen vorkommenden Arbeiten genügend vertraute Vorarbeiter, und dieselben erkennen es bald als vortheilhaft, die vorzunehmenden Arbeiten möglichst gründlich und sorgfältig auszuführen, die Geräthe so viel als möglich zu schonen und nur tüchtige fleissige Arbeiter zu halten. Auch controliren und beaufsichtigen sich die Arbeiter gegenseitig, mit Rücksicht auf den gemeinsamen Accord-Verdienst, und strengen sich überhaupt ungleich mehr an, als solches bei einer Arbeit in Tagelohn der Fall ist.

Der besprochene Artikel erklärt es ferner für unzweifelhaft, dass es jedem diensteifrigen Bahnmeister gelingen muss, gegen ein angemessenes Tagelohn sich einen bleibenden Stamm guter Arbeiter zu halten. Zu dem Ende muss man aber in manchen Gegenden, namentlich in der Nähe von Fabrik- und Hauptstädten, den Lohnsatz ungewöhnlich erhöhen (und eine solche Erhöhung des Tagelohns auf einzelnen Bahnstrecken ist mit Rücksicht auf die übrigen Bahnstrecken immer bedenklich); es würde also dadurch die Bahnunterhaltung jedenfalls erheblich theurer als früher werden. Dagegen zeigt sich auf den Hannover'schen Bahnen die Bahnunterhaltung in Accord billiger als dieselbe in Tagelohn in den früheren Jahren war bei einem Lohnsatz von 10 Gr. im Sommer, der in jetzigen Zeiten nicht mehr genügen würde, sondern im Durchschnitt mindestens auf 13 Gr. erhöht werden müsste, um die nöthige Zahl Arbeiter halten zu können. Daraus geht hervor, was auch wohl Niemand bezweifeln möchte, dass die Tagelohns-Arbeit auch in diesem Fall bedeutend theurer als die Accord-Arbeit ist.

Dass der Unternehmer für etwaige Unfälle, die durch seine Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit hervorgerufen werden, verantwortlich gemacht werden kann, ist nur insofern von Werth, als derselbe dadurch überhaupt zur Vorsicht angetrieben wird. Die Bahnmeister wissen sehr gut, dass sie stets verantwortlich bleiben und dass ihnen zunächst immer die Schuld eines etwaigen mangelhaften Zustandes der Bahn und der dadurch veranlassten Unfälle zur Last gelegt wird, sowie dass sie bei der accordlichen Bahnunterhaltung noch mehr als früher gezwungen sind, die Arbeit und den Zustand der Bahn sorgfältig zu überwachen.

Es bedarf wohl kaum der Erwähnung, dass die contractliche Bahnunterhaltung, wobei der Preis nach laufenden Meilen Bahn berechnet wird, die Instandhaltung der Bahnhofsgleise, Weichen etc. nicht mit umfasst; diese letzteren Arbeiten werden in der Regel von den eigentlichen Bahnhofs-Arbeitern, in der Zeit, wo dieselben zum Wagenschieben, Transport und Verladen des Gepäcks etc. nicht erforderlich sind, in Tagelohn ausgeführt und lassen sich leider in Accord nicht gut berechnen, weil sie eben von den übrigen Bahnhofs-Arbeiten nicht gut zu trennen sind.

Der im Bahnunterhaltungs-Contract vorhergesehene Fall, dass dem Unternehmer eine besondere Vergütung für Beschädigungen der Bahn in Folge ausserordentlicher Witterungs-Verhältnisse zugebilligt werden kann, ist meines Wissens auf den Hannovers'chen

Bahnen noch niemals zur Anwendung gekommen, auch nicht in den letzten nassen und für die Bahnunterhaltung ungünstigen Jahren. Es fällt daher auch den Unternehmern so leicht nicht ein, derartige Ansprüche zu erheben.

Dass die Contractsjahre, wenn dieselben im Sommer beginnen und abschliessen, nicht mit dem Kalenderjahr zusammenfallen, ist von gar keiner oder nur einer sehr unerheblichen Wichtigkeit, zumal da die Contracte in der Regel sogleich erneuert werden, also die jährlichen Bahnunterhaltungs-Kosten für das Kalenderjahr sehr leicht zu erkennen sind. Uebrigens findet auf den Hannover'schen Bahnen der Rechnungs-Abschluss nicht am Schluss des Kalenderjahrs, sondern am 1. Juli, statt.

Die in No. 45 dieser Zeitschrift von mir gemachten Mittheilungen über die auf der Hannover-Braunschweiger Bahn (wo die Kiesbettung mittelmässig ist, und wo etwa $^2/_3$ der Gleise noch aus alten, $^1/_3$ aus neueren Schienen bestehen) gezahlten contractlichen Preise für die Bahnunterhaltung sollen natürlich nur als Beispiel, nicht als allgemeine Norm, dienen. Jedoch dürften auf manchen andern ältern Bahnen von etwa derselben Frequenz die Verhältnisse wahrscheinlich ziemlich ähnlich und daher die hier gezahlten Preise auch auf andern Bahnen in manchen Fällen angemessen sein. Dass aber die Bahnunterhaltungs-Kosten auf wenig frequenten Bahnstrecken, deren Oberbau noch ziemlich neu, von starken Schienen hergestellt ist und auf einer vorzüglich guten Kiesbettung ruht, erheblich billiger kommen, versteht sich von selbst. Es darf hier aber nochmals darauf hingewiesen werden, dass in allen Fällen die accordliche Bahnunterhaltung sich viel billiger als die Unterhaltung in Tagelohn herausstellt. Auf solchen Bahnstrecken, wo man eine accordliche Bahnunterhaltung einzuführen beabsichtigt, empfiehlt es sich, wenn man keinen anderen Massstab dafür hat, und wenn die Verhältnisse der Bahn (d. h. deren Zustand und Frequenz) in den letzten Jahren ziemlich unverändert geblieben sind, die durchschnittlichen Unterhaltungskosten der letzten Jahre zu ermitteln, davon etwa $^1/_5$ abzuziehen, und den berechneten Werth als Contractspreis anzunehmen.

Wenn endlich der besprochene Artikel die Zweckmässigkeit der contractlichen Bahnunterhaltung namentlich deshalb bezweifelt, weil es doch zu befremdlich sei, dass man seit dem 25jährigen Bestehen der Eisenbahnen nicht früher und allgemeiner zu diesem Modus der Bahnunterhaltung übergegangen sei, so würde zur wirklichen Begründung dieses Bedenkens doch wohl die Nachweisung zu liefern sein, dass man wirklich anderswo den ernstlichen Versuch gemacht hat, eine contractliche Bahnunterhaltung in ähnlicher Weise, wie jetzt auf den Hannover'schen Bahnen geschehen ist, einzuführen. Auch würde dann ferner noch darzulegen sein, aus welchen Gründen und in welcher Hinsicht ein solcher Modus der Bahnunterhaltung sich etwa als unzweckmässig erwiesen haben könnte.

Hannover, 14. August 1862. H. Tellkampf.

Ueber die Anwendung der Giffard'schen Dampfstrahlpumpe zur Förderung des Locomotiv-Speisewassers.

Von Eduard Beuther.

Im Julihefte der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" vom J. 1862 findet sich eine Mittheilung über die mit der sogenannten Dampfstrahlpumpe practisch durchgeführten Versuche zur Wasserförderung der Wasserstation der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn zu Aachen, welcher wir Folgendes entnehmen.

Die Förderung des Speisewassers wird durch zwei Pumpen mittelst einer Dampfmaschine betrieben, deren Cylinder $8^1/_2$ Zoll Durchmesser bei 24 Zoll Hub (Preuss. Mass) hat.

Die Maschine hat verstellbare Expansion, welche jedoch auch gänzlich beseitigt werden kann. Der Dampfkessel, durch welchen auch die Dampfstrahlpumpe betrieben worden ist, hat $3^1/_4$ Fuss Durchmesser und 11 Fuss Länge, mit Endböden von 6 Zoll Wölbung, misst mithin in seiner Achse 12 Fuss Länge. Die Spannung des Dampfes im Kessel beträgt 3 Atmosphären Ueberdruck. Die Heizfläche beträgt $60^2/_3$ Quadratfuss. Die Speisung des Kessels geschieht durch eine Druckpumpe von $1^3/_8$ Zoll Durchmesser und $4^1/_2$ Zoll Hub. Dieselbe entnimmt das Speisewasser aus einem Warmwasserkasten, in welchen die verbrauchten Dämpfe aus dem Cylinder geleitet werden und welcher durch ein über demselben liegendes Wasserreservoir mittelst zweier Steigröhren alimentirt wird.

Um die gebrauchten Dämpfe der Maschine zum Vorwärmen des Wassers im Reservoir zu benutzen, dient ein Vorwärmer, welcher die vollständige Condensation der Dämpfe bewirkt und in welchen dieselben durch ein Rohr aus dem Warmwasserkasten gelangen. Dieser Vorwärmer besteht aus zwei übereinander gesetzten Behältern, wovon jeder einen besonderen Boden und ein besonderes Ausgussrohr hat. In den unteren Theil ragt das Rohr aus dem Warmwasserkasten, durch welches die gebrauchten Dämpfe gehen, während das Ausgussrohr so gebogen ist, dass dadurch ein fortwährender Wasserverschluss erreicht wird. Sollen nun die Dämpfe vollständig condensirt werden, so öffnet man ein im Boden des oberen Theiles befindliches Ventil, durch welches dann das geförderte Wasser in den unteren Theil fliesst, den Dampf condensirt und mittelst des Ausgussrohrs vorgewärmt nach dem Reservoir abfliesst. Sollen dagegen die Dämpfe nicht condensirt werden, so schliesst man das Bodenventil, wodurch das geförderte Wasser genöthigt wird, durch das Ausgussrohr des oberen Theiles abzufliessen, während die Dämpfe ins Freie gehen. Die beiden Pumpen, welche das Wasser nach dem Vorwärmer fördern, haben jede 5 Zoll Kolbendurchmesser und 10 Zoll Hub. Die eine derselben steht über dem Wasserspiegel, während die andere $6^1/_2$ Fuss tiefer und im Wasser steht. Die Pumpenkolben sind durchbrochen und beträgt die Druckhöhe bei der ersteren 43 Fuss, bei der zweiten $49^1/_2$ Fuss.

Die beiden Cisternen, von denen aus die eigentliche Füllung der Tender auf die gewöhnliche Weise stattfindet, haben einen Inhalt von 1152 Cubikfuss, während eine dritte runde Cisterne noch 231 Cubikfuss Inhalt hat.

Der Wasserstand im Brunnen variirt zwischen 15 und 3 Fuss.

Es ist nun 1 Fuss über dem höchsten Wasserstande im Brunnen eine Giffard'sche Dampfstrahlpumpe angebracht, deren Dimensionen folgende sind:

Ganze Länge, incl. der Anstellkurbel	3	Fuss	4 Zoll
Innerer Durchmesser des Dampfzuführungsrohres	—	„	$1^3/_4$ „
Ganze Länge desselben vom Kesselventil ab gemessen	50	„	7 „
Lichte Weite des Saugrohres	—	„	$1^1/_2$ „
Länge desselben	12	„	— „
Lichte Weite des Druckrohres, jedoch nur auf 4 Fuss Länge	—	„	2 „
Dasselbe mündet in ein 3 Zoll weites Steigrohr, dessen Länge gleich	47	„	— „
Lichte Weite der Austrittsöffnung für den Dampfstrahl	—	„	$^1/_2$ „
Lichte Weite der Austrittsöffnung für den Wasserstrahl	—	„	$^1/_2$ „
Lichte Weite der Aufnahmeöffnung für den Wasserstrahl (vorn gemessen)	—	„	$^3/_4$ „
Entfernung der Austritts- und Aufnahmeöffnung, oder Weg des Wasserstrahles durch die freie Luft	—	„	$^1/_2$ „
Oeffnung des Druckventils	—	„	$1^2/_3$ „

oder nach Abzug der Stege $1{,}_{763}$ Quadratzoll Querschnitt.

Die ganze Länge der Steigröhren beträgt 59 Fuss.

Ausserdem ist in einer Höhe von 15 Zoll über dem Wasserspiegel eine kleinere Dampfstrahlpumpe angebracht, mit welcher die ersten Versuche vorgenommen wurden und welche jetzt lediglich während der Arbeit der grossen Dampfstrahlpumpe nur zur Speisung des Dampfkessels benutzt wird. Das Dampfzuführungsrohr derselben hat $^1/_2$ Zoll lichte Weite, ist mit einem Hahn zum An- und Abstellen versehen und die ganze Länge desselben beträgt 49 Fuss 7 Zoll. Das Saugrohr ist 12 Fuss lang und hat $^1/_2$ Zoll lichte Weite. Die Austrittsöffnung für den Dampfstrahl, sowie auch die für den Wasserstrahl misst $^1/_8$ Zoll Durchmesser. Die Aufnahmeöffnung für den Wasserstrahl misst vorn $^1/_4$ Zoll Durchmesser. Die Entfernung der Austritts- und Aufnahmeöffnungen, oder der Durchgang des Wasserstrahles durch die freie Luft beträgt $^5/_{16}$ Zoll.

Das Druckrohr hat 1 Zoll inneren Durchmesser. Die freie Oeffnung des Druckventils ist gleich dem Querschnitt des Druckrohres oder $= 0{,}_{785}$ Quadratzoll. Das Druckrohr mündet in das Speiserohr des Kessels und führt das Wasser durch dieses und das Speiseventil in den Kessel. Der Weg, den das Speisewasser von der Dampfstrahlpumpe aus zu machen hat, beträgt 53 Fuss 1 Zoll.

Durch Verbindung des Druckrohres mit einem Steigrohr ist mit Hülfe eines eingesetzten Hahnes die Einrichtung getroffen, dass diese kleinere Dampfstrahlpumpe mit zum Heben des Wassers benutzt werden kann.

An dem Steigrohr der grösseren Dampfstrahlpumpe sind verschiedene Hähne angebracht, um die Temperatur des durch die grössere Dampfstrahlpumpe geförderten Wassers messen zu können. Dasselbe ist der Fall bei dem Speiserohre des Kessels, um eine Vergleichung der Temperaturen des durch die Speisepumpe und des durch die Giffard'sche Pumpe gelieferten Speisewassers anstellen zu können.

Diese Wasserstationsanlage wurde 1852 erbaut.

Die Kosten der Dampfmaschinenanlage nebst Speisepumpen und Röhren haben 1627 Thlr. 14 Sgr. 1 Pf. betragen.

Es wurden damit in wirklichen 12 Arbeitsstunden bei regelmässigem Gange der Maschine $3688{,}_{375}$ Cubikfuss Wasser durch beide

Pumpen 43 Fuss resp. 49 Fuss 6 Zoll hoch gehoben, wobei die gebrauchten Dämpfe in dem oben beschriebenen Vorwärmer vollständig condensirt wurden.

Die Temperatur des Wassers betrug vor dem Eintritt in den Kessel 56° R., und das ganze während der 12 Stunden verdampfte Wasserquantum $30_{,493}$ Cubikfuss.

Der Kohlenverbrauch für die Maschine betrug hierbei genau 11 Scheffel; der für die während der Dauer von 6 Monaten erforderliche besondere Vorwärmung des Wassers in den Cisternen auf den Tag im Jahre reducirt $1^1/_2$ Scheffel.

Es ergiebt sich daraus und aus der über Schmierverbrauch, Verpackungsmaterial, Reparaturen etc. geführten Rechnung, dass die Förderkosten der erwähnten $3688_{,375}$ Cubikfuss sich auf 3 Thlr. 6 Sgr. 3 Pf. belaufen.

Die grössere Dampfstrahlpumpe liefert dasselbe Wasserquantum bei gleichem Dampfüberdrucke (2 Atmosphären) in 20 wirklichen Arbeitsstunden auf 47 Fuss Höhe.

Das nöthige Kesselspeisewasser wurde durch die kleinere Dampfstrahlpumpe gefördert, hatte im Brunnen eine Temperatur von +7° R. und vor dem Eintritt in den Kessel +46° R., wobei es einen Weg von 53 Fuss 1 Zoll in den Speiseröhren zu machen hatte. Das während dieser 20 Stunden in dem Kessel verdampfte Wasserquantum betrug 123 Cubikfuss. Der Kohlenverbrauch hierbei betrug 22 Scheffel (= 2200 Pfund).

Für dieselbe Anlage nun unter Anwendung einer Giffard'schen Dampfstrahlpumpe stellen sich im Vergleich zu den oben angegebenen Kosten einer Dampfmaschinenanlage die Kosten auf 590 Thlr. 28 Sgr. 8 Pf., also um 1036 Thlr. 15 Sgr. 3 Pf. billiger.

Da nun bei der Dampfstrahlpumpe alles Schmier- und Verpackungsmaterial wegfällt und Reparaturkosten wenig oder gar nicht vorkommen, auch eine besondere Vorwärmung des Wassers in den Cisternen wegfällt, so stellen sich die Kosten für das von der Dampfstrahlpumpe geförderte Wasserquantum auf 4 Thlr. 23 Sgr. 1 Pf., mithin gegen die Förderungskosten der Dampfmaschine mehr 1 Thlr. 16 Sgr. 10 Pf.

Es ist jedoch hierbei zu bemerken, dass trotz allem Heizen der Ueberdruck im Kessel nicht über 2 Atmosphären gebracht und auf diesem Stande nicht einmal gehalten werden konnte. Nach Verlauf einer Stunde musste stets die Arbeit eingestellt werden, um wieder Dampf zu sammeln, was lediglich eine Folge der unzureichenden Verdampfungsfähigkeit des Kessels war.

Ueber die Temperatur des geförderten Locomotiv-Speisewassers wurden folgende Beobachtungen gemacht:

Bei einer Temperatur des Wassers im Brunnen von +7° R., und bei 2 Atmosphären Ueberdruck im Kessel lief das auf 47 Fuss Höhe über der Dampfstrahlpumpe geförderte Wasser mit einer Temperatur von $+33_{,5}$° R. in das Reservoir, während die grösste an den oben erwähnten Probirhähnen des Steigrohres gemessene Temperatur 35° R. betrug.

Bei $2^1/_2$ Atmosphären Ueberdruck im Kessel betrug die Temperatur des auslaufenden Wassers 35°, während die grösste im Steigrohr beobachtete $36_{,5}$° R. betrug.

Im ersteren Falle behielt das Wasser, bei 9° Lufttemperatur im Locale, im Reservoir den Tag über eine Temperatur von 20° R., und bei dem zweiten Falle von 22° R. Es muss hierbei bemerkt werden, dass weder das Reservoir noch die Röhren gegen äussere Abkühlung geschützt waren, was bei einer neuen Anlage jedenfalls zu berücksichtigen sein dürfte.

Bei der Speisung des Kessels trat das Wasser mit 56° R. in den Kessel, während bei der Speisung mit der Giffard'schen Pumpe diese Temperatur nur 46° betrug; hierbei waren 6 Minuten Zeit erforderlich, um 1 Cubikfuss Wasser in den Kessel zu bringen. Bei $2^1/_2$ Atmosphären Ueberdruck betrug die Temperatur des Speisewassers vor dem Kessel 50° und es waren $6^1/_2$ Minuten Zeit erforderlich, 1 Cubikfuss Wasser in den Kessel zu bringen.

Wurde das Speisewasser vorgewärmt, so durfte dies bei 2 Atmospären nicht über 45° geschehen; so vorgewärmtes Wasser trat dann mit 56° in den Kessel und es waren 7 Minuten Zeit erforderlich, um 1 Cubikfuss Wasser zu fördern.

Die Höhe, bis zu welcher das Wasser vom Apparat angesaugt werden konnte, durfte nach den angestellten Versuchen 11 Fuss nicht übersteigen. Bei Ingangsetzung des Apparats war die Saughöhe geringer, als während des Betriebes, was aus folgender Tabelle zu ersehen ist.

Dampfspannung in Atmosphären	Saughöhe in Fuss bei	
	Ingangsetzung	Betrieb
$2_{,00}$	$4_{,210}$	$11_{,00}$
$2_{,50}$	$6_{,00}$	$11_{,75}$
$3_{,00}$	$7_{,500}$	$13_{,90}$

Die Saughöhe wächst mit der Dampfspannung, weshalb es gut für den gegenwärtigen und ähnliche Zwecke ist, dem Dampfe eine hohe Spannung zu geben.

Vorgewärmt darf das Speisewasser nur so weit werden, dass es die proportionale Condensation des Dampfes noch zu bewirken im Stande ist. Die Temperatur des Speisewassers kann daher desto höher sein, je niedriger die Temperatur, d. h. die Spannung des Dampfes ist.

Aus den Versuchen hat sich im Allgemeinen ergeben, dass die Dampfstrahlpumpe nur da vortheilhaft verwendet werden kann, wo gleichzeitig eine hohe Temperatur des geförderten Wassers von Wichtigkeit ist. Sie empfiehlt sich daher vorzugsweise zur Speisung von Dampfkesseln, insofern das zur Speisung verwendete Wasser nicht auf andere Weise billiger und zweckmässiger vorgewärmt werden kann.

Obgleich die Versuche in Bezug auf die Kosten der Wasserförderung nicht ganz zu Gunsten der Dampfstrahlpumpe sprechen, was übrigens wohl Folge des zu kleinen Kessels sein mag, so glaubt der Verfasser doch der Verwendung der Pumpe zu diesem Zweck das Wort aus folgenden Gründen reden zu dürfen:

1) der Einfachheit der Anlage und der geringen Unterhaltungsresp. Reparaturkosten wegen;

2) weil eine besondere Vorwärmung des Wassers in den Cisternen erspart wird;

3) weil eine starke Ablagerung von Kesselstein schon in den Wasserreservoiren stattfindet, was in Bezug auf Conservirung der Locomotiv-Kessel von Wichtigkeit ist.

Zur Speisung der Locomotiv-Kessel muss von der Dampfstrahlpumpe noch Abstand genommen werden, da sie die Benutzung von Condensations-Vorrichtungen ausschliesst und die Vortheile derselben gegenüber den Vortheilen der Condensation verschwindend sind. Es durfte z. B. bei Benutzung einer Dampfstrahlpumpe und bei $6^2/_3$ Atmosphären Ueberdruck im Locomotiv-Kessel das Tenderwasser nur bis auf 35° R. vorgewärmt werden, weil bei höherer Temperatur des Tenderwassers der Wasserverlust so beträchtlich war, dass kaltes Wasser genommen werden musste, indem der nicht condensirte überflüssige Dampf den Wasserstrahl beim Durchgange durch die Luft auseinanderwirft.

Der Elbing-Oberländische Canal.

♄ Auf die grosse Bedeutung dieses Canals für die Provinz Preussen haben wir bereits in einer kürzeren Notiz (Artikel „Schiffe auf Eisenbahnen" in No. 40 S. 477 des ersten Jahrg. dieser Zeitschrift) hingewiesen. — Inzwischen ist das Interesse für denselben in weiteren Kreisen durch ein Modell auf der Londoner Industrie-Ausstellung um so mächtiger angefacht, als das bei ihm angewandte System der geneigten Ebenen noch einzig in seiner Art in Europa dasteht. (Das dort ausgestellte Modell dieses Canals ist so vollendet ausgeführt, dass sogar die Wasserspiegel und das die Wagen mit den Schiffen treibende Wasser durch natürliche lebendige Flüssigkeit dargestellt sind, so dass das ganze Werk in Gang gesetzt werden kann.) — Wir halten deshalb es nicht für überflüssig, auf dieses Bauwerk hier ausführlicher einzugehen, indem wir dabei einen Bericht des Geheimen Regierungs- und Bauraths Schmid aus Marienwerder in der Zeitschrift für Bauwesen benutzen. —

Das System der geneigten Ebenen hat schon seit längerer Zeit bei den Eisenbahnen Anwendung gefunden, wo es galt, Steigungen von 1 Fuss auf 30 Fuss Länge zu bewältigen. Letztere wurden durch selbstwirkende Rampen oder durch stehende Dampfmaschinen oder durch schwerere Locomotiven überwunden, wobei nicht ausgeschlossen ist, mit Hülfe eines herabgehenden Zuges den aufwärtssteigenden in Bewegung zu setzen. Bei Canalfahrten hatte man jedoch dieses System in Europa noch nicht in Anwendung gebracht; andere sinnreiche Erfindungen dienten dazu, um grosse Gefälle zu übersteigen. Bekannt sind unter ihnen die Schiffsschleusen, weniger bekannt die Einrichtungen, wobei die Schleusenkammern zugleich mit den Schiffen gehoben oder gesenkt oder auf Rädern auf- und abgefahren werden. Man wagte noch nicht, die beladenen Schiffe trocken auf Wagen aufwärts oder abwärts zu befördern, in der Besorgniss, dass ohne den Seitendruck des Wassers, ohne eine gleichmässige Unterstützung und durch die Erschütterungen bei der Fahrt die Verbindung der belasteten Fahrzeuge leiden, dass sie bersten könnten. Nur die Holländer zogen ihre kleinen Milch- oder Butterböte auf schlüpfrigen Bohlenböden mit Hülfe eines Laufrades an der Welle aus dem Unterwasser in's Oberwasser und umgekehrt. Einem Engländer war es vorbehalten, die Idee, ein Schiff zu Wagen zu transportiren, zuerst practisch auszuführen. William Reynolds erbaute im Jahre 1788 einen Canal mit einer geneigten Ebene von 70 Fuss Gefälle, bei welcher zwei vierrädrige Wagen auf zwei Paar Eisenschienen liefen, der eine auf-, der andere abwärts, beide durch ein Windetau verbunden, das sich um eine Rolle zog, so dass das Gewicht des abwärts fahrenden Wagens den aufwärts steigenden in Bewegung setzte. Diese Wagen trugen kleine Canalschiffe, welche Eisenerze und Kohlen nach dem Hüttenwerke bei Retley in der Grafschaft Shropshire beförderten. Der in der Nähe befindliche Shropshire-Canal hat 3 geneigte Ebenen, aber auch nur für kleine Schiffe mit einer Ladung von etwa 100 Centnern. — In grösserem Massstabe sind die geneigten Ebenen beim Morris-Canal in Nordamerica ausgeführt. Den Legigh herab kommen Kohlenschiffe mit einer Last von 700 Centnern und fahren durch 29 Schleusenwerke in den Delaware bei Easton, von da in den Morris-Canal, der sie durch 25 Schiffsschleusen und 23 geneigte Ebenen, 22 Deutsche Meilen weit, bis nach New-York führt. Die Canalschiffe

haben einen platten Boden und lagern sich auf achträdrige Eisenwagen so sicher auf, dass ihre Verbindung beim Land-Transport nicht leidet. Was die moderne Wasserbaukunst auf diesem Gebiete erreicht hatte, möchte damit erschöpft sein, denn die 8 Meilen lange Eisenbahn, welche den grossen Pennsylvania-Canal über das Alleghany-Gebirge fortsetzt, transportirt nur kurze viereckige Kasten, deren 4 bei der Wasserfahrt zu einem einzelnen Schiffe zusammengesetzt werden. — Nach dem Vorbilde des Morris-Canals sind denn auch die geneigten Ebenen des Oberländischen Canals gebaut.

Der Baurath Steenke erhielt im Jahre 1850 den Auftrag, die geneigten Ebenen des Morris-Canals, welchen man eine verbesserte Einrichtung gegeben hatte, an Ort und Stelle in Augenschein zu nehmen. Er entwarf nach den Notizen, die er zurückbrachte, ein Project für den Oberländischen Canal, welchem der Oberhaurath Lentze noch in Bezug auf die mechanischen Triebwerke eine anderweite Einrichtung gab. Auf dieser Grundlage sind die 4 geneigten Ebenen des Elbing-Oberländischen Canals erbaut, welche uns bei einer Canalfahrt von Saalfeld über Liebemühl nach Elbing, auf eine Entfernung von etwa einer Meile 273 Fuss hinabgleiten lassen. — Wollte man diese starke Neigung durch Schleusenwerke überwinden, so müsste man dazu 15 Schleusenkammern, dazu mehrfach gekuppelte, erbaut haben, die mit einem Mehraufwande von 300,000 Thlr., abgesehen von dem Zeitverluste, den die Fahrt durch Schleusen immer mit sich bringt, hergestellt worden wären. —

Unternehmen wir eine Canalreise von Saalfeld über Liebemühl nach Elbing, so finden wir Gelegenheit, die Bauten der Hauptstrasse in Augenschein zu nehmen. Ein Canalschiff, welches 8 Fuss im Boden, $9^1/_2$ Fuss in den Booten breit und 78 Fuss lang ist, nimmt uns auf. Bei der stärksten Belastung von 1000 Centnern hat es einen Tiefgang von noch nicht 4 Fuss, eine Sohlenbreite von 24 Fuss und eine Breite von 48 Fuss im Wasserspiegel.

Von Saalfeld geht's durch den Ewing-See, welcher um 1 Fuss bis auf den Horizont des Geserich-See's gesenkt ist, durch den Weinsdorfer-Canal in den Geserich-See. Nachdem wir 2 Meilen zurückgelegt haben, gelangen wir bei Kraggenkrug in den Duben-See. Hinter diesem beginnt der $1^1/_2$ Meilen lange Liebemühl-Geserich-Canal, welcher 1550 Fuss weit den Abiszgar-See durchschneidet. Dieser letztere See liegt 5 Fuss unter dem Niveau des Canals, ein Aquaduct führt uns hinüber. Kurz vor Liebemühl lenkt südlich eine Seitenstrasse durch den canalisirten Liebefluss in den Drewenz-See nach Osterode und in die Drewenz. Hier muss man in der Liebe zwei Schleusen passiren, eine einfache mit 8 Fuss Gefälle bei Liebemühl und eine zweite mit $5^1/_2$ Fuss Gefälle und einer Kammer, die 100 Fuss lang und 10 Fuss breit ist. Nachdem wir Liebemühl passirt haben, wenden wir uns nördlich in den Liebemühler Mühlenteich und gelangen dann in eine Kette von See'n, deren Wassermassen insgesammt durch die Liebe in den Drewenz-Fluss (der zur Weichsel führt) abgelassen wurden, um sie bis auf den Horizont des Geserich-See's zu senken. So erlangte man eine Wasserstrasse von $16^1/_2$ Meilen in gleichem Wasserspiegel und ohne Schleusen vom Ewing-See bei Saalfeld bis zum Pinnau-See bei Buchwalde. Uns führt die Fahrt zunächst in den Eiling-See, welcher um 5 Fuss gesenkt ist, dann durch eine Brücke in den Zopf-See, durch den Zopfsa-Canal in den Krebs-See und wiederum unter einer Brücke in den $1^1/_2$ Meilen langen Roethloff-See, der um $5^1/_2$ Fuss gesenkt ist. Am nördlichen Ende dieses See's bringt uns ein 500 Fuss langer Canal in den Sawodt-See, welcher wie der anschliessende Pinnau-See 17 Fuss gesenkt ist. Hier befinden wir uns 317 Fuss hoch über dem Drausen-See, von welchem wir nur $1^5/_8$ Meilen entfernt sind. Die Wasserfahrt hat ein Ende, wir laden das Schiff nun auf den Wagen und fahren bergab. Das Schiff wiegt 150 Ctr., seine Ladung 1000 Centner und der Wagen 500 Centner.

Die geneigte Ebene, die wir nun passiren, ist ein System von 3 zusammenhängenden schiefen Ebenen, die erste aufsteigend, die zweite und dritte abfallend.

Das Wasser des oberen Canals bedeckt zum Theil die erste aufsteigende Ebene, während die dritte abfallende in die Wasserhaltung des unteren Canals hinabreicht. Alle drei schiefen Ebenen sind mit 2 Paar gleichlaufenden Eisenschienen versehen, welche auf dicht gelagerten eichenen Schwellen ruhen und insgesammt $^1/_{16}$ Meile lang, wovon der grössere Theil auf die mittlere im Trockenen liegende Hauptebene kommt. — Im oberen Bassin, also am Anfange der ersten aufsteigenden schiefen Ebene, ruht auf den Schienen mitten im Wasser ein achträdriger Wagen, bereit, das Schiff zu empfangen und aus dem oberen Bassin über den Scheitelpunct der geneigten Ebene hinab in das untere Bassin zu transportiren. Wir sehen den Wagen nicht, denn er ruht auf dem Grunde des Bassins, nur seine eisernen Geländer ragen aus dem Wasser hervor, und zwischen diese fährt das Schiff hinein. Das Schiff steht nun über dem Wagen und wird an dem eisernen Geländer desselben befestigt. — Indem der Wagen sich in Bewegung setzt, folgt das mit ihm verbundene Schiff, immer noch schwimmend. Aber je höher der Wagen steigt, desto geringer wird das Fahrwasser, und endlich lagert sich das Schiff auf den Rahmen des Wagens auf und zwar horizontal, weil es sonst mit seinem vorderen Theile zuerst aus dem Wasser treten und auf dem Wasser ruhen würde, während der hintere Theil noch vom Wasser unterstützt bliebe. Dadurch würde seine Verbindung bedroht sein und es könnte leicht undicht werden. Um eine horizontale Auflagerung zu ermöglichen, laufen die Hinterräder auf erhöhten Schienen bis zum Scheitelpunct der geneigten Ebene, wo das Schiff in's Trockne gelangt ist. — Der Wagen trägt übrigens seine Last mit Sicherheit. Er hat 2 Achsen, an jeder 4 Räder, er ist 64 Fuss lang mit einer lichten Weite von 10 Fuss und wiegt unbelastet 500 Ctr. Vorn wird er von einem Drahtseile gezogen, welches 1 Zoll stark ist und sich über Leitrollen fortbewegt. Das hinten befestigte Rückseil, welches sich nach dem oberen Bassin wendet, ist $1^1/_3$ Zoll dick, es hemmt den Lauf des abwärts rollenden Wagens.

Die Ebene, auf welcher Wagen und Schiff hinabgleiten, hat eine Neigung von 1 Fuss auf 12 Fuss Entfernung, (eine Neigung, die von Locomotiven nicht mehr, von Fuhrwerken aber ohne Schwierigkeit bewältigt werden kann). — Auf dem zweiten Schienenpaare kommt uns jetzt ein zweiter Wagen entgegen, ganz so construirt, wie der unsrige, zwischen 2 Drahtseilen befindlich und auch mit einem Schiffe beladen, aber aufwärts steigend, während wir abwärts fahren. Dieser zweite Wagen hebt ein Schiff zu Berg, während unsere Reise zu Thal geht; in der Mitte der geneigten Ebene geht er wenige Schritte von uns entfernt in die Höhe, um in das obere Bassin zu gelangen, während wir in das untere einfahren. Bei der nächsten Fahrt wird der zweite Wagen zu Thal gehen, während der erste aufsteigt, beide werden sich wieder begegnen und, ob leer oder beladen, den Wechselgang fortsetzen, denn sie sind mit einander verbunden und müssen ihren Lauf gegenseitig unterstützen. Die niedersteigende Last trägt dazu bei, die aufsteigende zu heben und diese hemmt den gefährlichen Niedergang jener.

Wir gelangen nun in das untere Bassin, dessen Boden einen geringeren Fall hat und das, wie wir wissen, von dem Wasser des unteren Canals gefüllt wird.

Die vorderen Räder treten auf erhöhte Schienen, das Schiff kommt in eine horizontale Lage und wird, je tiefer der Wagen in das Wasser hinabfährt, desto mehr vom Wasser getragen, bis es endlich vom Wagen abgehoben wird und schwimmend seinen Weg fortsetzen kann. In einer Viertelstunde ist die geneigte Ebene passirt, wir haben $^1/_{16}$ Meile gemacht und sind dabei 65 Fuss hinabgestiegen.

Ein 500 Ruthen langer Canal bringt uns zur geneigten Ebene von Kanten. Wir steigen hier 60 Fuss hinab und erreichen durch einen 700 Ruthen langen Canal die Schönfelder Ebene, die einen Fall von 78 Fuss hat. Vor uns liegt jetzt die Elbinger Höhe. Der Canal folgt nun den Wendungen des Kleppe-Thales bis zur Hirschfelder Ebene, die eine Erhebung von 70 Fuss hat; er führt uns sodann durch 5 Schleusenkammern, welche zusammen ein Gefälle von 44 Fuss haben und mündet in den Drausen, von wo die Fahrt bis Elbing offen steht. Wenn an Stelle dieser 5 Schleusen, wie man beabsichtigt, eine fünfte geneigte Ebene hergestellt wird, dann tritt der bisher beispiellose Fall ein, dass ein Gefälle von 317 Fuss auf Entfernung von $1^1/_4$ Meile der Schiffahrt kein unüberwidliches Hinderniss gewesen ist.

Der ganze Weg von Buchwalde bis zum Drausen folgt dem Lauf eines unscheinbaren Baches, der Kleppe, indem er ihm zur Seite bleibt oder ihn überschreitet. Um die zwischen den geneigten Ebenen liegenden Canäle herzustellen, musste man Ausgrabungen veranstalten und Aquaducte aufschütten. Das Planum der geneigten Ebenen ist überall auch durch Aufschüttungen hergestellt.

Das Triebwerk lässt sich am besten mit zwei um ihren festen Mittelpunct beweglichen Rollen, um welchen sich ein Seil spannt (von den Technikern das Seil ohne Ende genannt) vergleichen. Es ist ersichtlich, dass das Seil sich fortschiebt, wenn eine Rolle gedreht wird, und dass die beiden nebeneinander laufenden Theile des Seiles sich in entgegengesetzter Richtung bewegen. Denken wir uns nun eine dieser beiden Rollen im Oberhaupte und die andere im Unterhaupte der geneigten Ebene befindlich und jene in Bewegung gesetzt, so wird der aufsteigende Wagen, welcher mit seinen beiden Enden an das Seil geknüpft ist, hinaufgezogen, während der absteigende mit der anderen Hälfte des Seiles in gleicher Art verbundene Wagen zu Thal geht. Dreht sich die Rolle in entgegengesetzter Richtung, so wird auch eine umgekehrte Bewegung der beiden Wagen stattfinden. Immer compensiren sich beide Lasten, doch so, dass ein grösserer Kraftaufwand erforderlich ist, wenn die schwerere Last zu Berg steigt. — In der That ist dies das einfache Urbild der Maschinerie, welche bei den 4 geneigten Ebenen des Oberländischen Canals in Thätigkeit gesetzt wird. In dem Maschinenhause, welches zur Seite des oberen Bassin's steht, befindet sich ein eisernes rückschlächtiges Wasserrad von 27 Fuss Durchmesser, mit 60 Zellen und einem Krafteffect von 68 Pferden. Das Betriebswasser fliesst durch ein Ventil aus der oberen Canalhaltung in eine Röhrenleitung von 40 Zoll Durchmesser, welche eine Consumtion von 34 Kubikfuss per Secunde gestattet und wird dann durch einen mit Cascaden versehenen, gepflasterten Abzugsgraben der unteren Canalhaltung zugeleitet. Die Kraft des Wasserrades überträgt sich durch Räderwerke auf eine gusseiserne, 12 Fuss dicke Trommel; um diese wickelt sich das Hauptseil, welches einerseits um 2 Seilscheiben und mehrere Leitrollen zu dem Wagen des oberen Bassins und andererseits ebenfalls um 2 Seilscheiben und mehrere Leitrollen zu dem Wagen des unteren Bassins führt. Diese 2 Paar Seilscheiben befinden sich im oberen Bassin und sind so gerichtet, dass sie die Drahtseile genau zur Mitte der Wagen, mitten zwischen den Schienen leiten. Auch unterwärts verbindet das

Seil beide Wagen in gleicher Art, indem es sich um 3 Seilscheiben spannt, die im unteren Bassin stehen. Wenn also die Trommel im Maschinenhause sich dreht, so bewegt sie die beiden Seilhälften in entgegengesetzter Richtung, und ist die umgekehrte Bewegung erforderlich, so erfolgt der Wechsel der Richtung durch eine anderseitige Drehung der Trommel; diese wird durch eine Umkuppelung mit Stirnrädern bewirkt. — Die Gesammtkosten des Canalbaues betragen 1,350,000 Thlr., wovon 238,000 Thlr. allein auf die Maschinen, Wagen und Schienengleise kommen. Damit ist eine Schifffahrtsbahn von 26 Meilen hergestellt, $5^1/_2$ Meilen an wirklichen Canälen und $20^1/_2$ Meilen in den See'n gelegen, welche letztere zum Theil gesenkt und durch Baggerungen vertieft sind. —

Der Segen dieses wunderbaren Baues wird in nicht zu langer Zeit nicht bloss in den Rechnungsbüchern der Elbinger Handelsfirmen, sondern auch in den Hütten der Landbewohner, in den kleinen Städten des Oberlandes und auf den Fluren des Ackermannes zu lesen sein. Auch jetzt schon ist nach dem letzten Jahresbericht der Verkehr nicht ohne Bedeutung gewesen. 767 Schiffe sind im verflossenen Jahre von D. Eylau, Osterode, Saalfeld, Liebemühl und anderen Orten des Oberlandes in Elbing einpassirt, der grössere Theil ist noch unbeladen zurückgekehrt. Die Ladungen zu Thal bestanden in Getreide, Kartoffeln, Spiritus, Holz, Theer, Rinde, Leder, Leinewand und anderem Stückgut. Von Elbing wurden zu Berg verladen allerhand Stückgut, Gyps, Eisen, Meubles, Salz, Steinkohlen u. A. — Zwischen 44 Ortschaften hat sich ein Handelsverkehr gebildet, der mit circa 60 Canalschiffen und 4 kleinen Dampfern betrieben wird. Dabei vermehrt sich die Oberländische Flotille von Tag zu Tag und die Frachten steigen, ungeachtet für die Benutzung des Canals und der geneigten Ebenen nur 3 Thlr. pro Schiff zu entrichten sind. Osterode und D. Eylau, namentlich letztere Stadt, welche der Verarmung entgegenging, haben einen überraschenden Aufschwung genommen. Ein grosses Gebiet bis nach Polen hinein findet hier die Abzugsquellen seiner Production. Nachdem ferner die Vorarbeiten für die Schiffbarmachung des Drewenz-Flusses in Gang gebracht worden sind, stellt sich die Perspective für die Hebung eines dürftigen Landstriches noch günstiger. —

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

„Project einer Nordwestlichen internationalen Eisenbahn zwischen Preussen und Holland zum Anschluss an die Niederländischen Staatsbahnen auf Amsterdam, Rotterdam, Zwolle, Kampen, Harlingen, von der Preuss. Landesgrenze bei Enschede längs Gronau, Ochtrup, Metelen, Burgsteinfurt, Borghorst, Nordwalde nach der Westfälischen Staatsbahn in der Richtung von Greven und Emsdetten.“ Diese Eisenbahn ist bestimmt, die beiden Staatsbahnen von Preussen und Holland zu verbinden, und dadurch Preussen, das ganze Westfalen und Hinterland etc. in die nächste und geradeste Verbindung mit den Niederländischen Häfen zu bringen.

Das ganze Eisenbahnnetz Hollands bis nach Enschede gezogen, giebt der Ausführung dieser Bahn eine grosse Bedeutung, da hierdurch die Interessen des Handels und der Industrie der verchiedenen Staaten, insbesondere des Münsterlandes ihre volle Beachtung finden dürften.

Die Länge der Bahn ist auf $7^3/_4$ Meilen berechnet, das Bau-Capital auf 2,650,000 Thlr. oder pro Meile 341,935 Thlr. 15 Sgr. veranschlagt.

Das Comité besteht aus den Herren von Passe, Landrath und Rittergutsbesitzer zu Burgsteinfurt, A. Wattendorf, Fabrikant zu Borghorst, Bernard Vrede, Fabrikant zu Nordwalde, Fr. Terfloth, Kaufmann zu Greven, Fr. Biederlack, Kaufmann und Fabrikant zu Greven. Der Sitz der Direction und Betriebsverwaltung ist Burgsteinfurt.

Das Pariser Haus Vitali Picard et Comp. hat sich schriftlich unter Garantie verbunden, die ganze Bahn mit allem, was dazu gehört, mit den nöthigen Betriebsmaterialien, Locomotiven, Waggons etc., bis zur völligen Inbetriebsetzung binnen höchstens 18 Monaten, nach erhaltener definitiver Concession und geschlossener Zeichnung, für die obige Summe herzustellen, und 700,000 Thlr. oder ungefähr 57 % der auszugebenden Actien Litt. B. selbst zu übernehmen.

Es sind schon verschiedene Projecte aufgestellt für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen der Westfälischen Staatsbahn mit der Eisenbahnlinie, welche die Niederländische Regierung in der Richtung von Zütphen nach Enschede bereits auszubauen angefangen hat; das eine im besonderen Interesse der Westfälischen Provinzial-Hauptstadt Münster (s. No. 21. S. 184 dieses Jahrgangs), das andere im ausschliesslichen Interesse der Stadt Rheine (s. No. 28. S. 346 des vor. und No. 26. S. 241 dieses Jahrgangs).

Das erstere bezweckt eine directe Bahn-Verbindung zwischen Enschede und Münster, mit Umgehung der Westfälischen Staatsbahn von Münster bis Rheine; das leztere eine directe Verbindung zwischen Enschede und Rheine dergestalt, dass diese Bahn bei Rheine in die Westfälische Staatsbahn münde. Bei beiden Projecten aber erscheint die Rentabilität eine minder sichere, die Westfälische Staatsbahn ausserdem so wenig interessirt, dass auf eine thätige und wirksame Förderung dieser beiden Projecte Seitens der Preussischen Staats-Regierung schwerlich zu rechnen sein dürfte.

Eine Vermittlung der Interessen einerseits der gedachten Verbindungsbahn, andrerseits der Westfälischen Staatsbahn, sowie zugleich des allgemeinen Besten bietet sich in dem vorliegenden Projecte.

Die Bahnlinie durchschneidet ungefähr 30 Gemeinden, mit einer in einer durchschnittlichen Entfernung von $1^1/_2$ bis 2 Meilen anwohnenden Bevölkerung von mehr als 110,000 Seelen, was auf eine Länge von $7^3/_4$ Meilen selten vorkommt. Von dieser Zahl kommen mehr als 104,000 Seelen mit einer sehr entwickelten Industrie und Landwirthschaft auf Preussisches Gebiet. Es vereinigen sich also alle Umstände, um den allgemeinen Interessen Befriedigung zu gewähren und der internationalen Verbindung Lebensfähigkeit zu geben und zu erhalten. Wohl namentlich auf Grund dieser Momente ist dem Project bereits die Zusage auf Genehmigung der hohen Staats-Regierung in Preussen und der Anschluss an die Niederländische Staatsbahn gemacht.

Die speciellen Interessen von Münster sind natürlich bei dem Projecte in erster Linie betheiligt, denn nicht allein, dass einer stark bevölkerten producten- und industriereichen Gegend der leichteste Verkehr mit der, in den vielfachsten Beziehungen so wichtigen Provinzial-Hauptstadt erschlossen, dem Austausch von Handels- und Consumtions-Gegenständen ein ausgedehntes Feld in der nächsten Nähe geöffnet wird, sondern es wird auch die seit Jahrhunderten bestandene Handelsstrasse zwischen Holland und Deutschland über Münster, welche durch die Eisenbahn jetzt über Emmerich verlegt ist, durch das Project wieder hergestellt werden, und zwar als die kürzeste, geradeste und älteste Verbindungsstrasse von und nach Holland. Die Länge der Bahn von Greven und Emsdetten ab bis Enschede beträgt $7^3/_4$ Meilen und berührt die gewerbreichen Orte Nordwalde, Borghorst, Steinfurt, Ochtrup, Gronau. Terrain-Schwierigkeiten sind nicht vorhanden und kostspielige Bauwerke nicht erforderlich. Es wird deshalb diese Bahn nicht theuer.

Die ganze Bahn mit Inbegriff des Betriebsmaterials, der Zinsen für die Actien Litt. B. und aller anderen Kosten, ohne alle Ausnahme, wird bis zur völligen Inbetriebsetzung, wie obenbemerkt, 2,650,000 Thlr. oder pro Meile 341,935 Thlr. 15 Sgr. kosten, also noch 109,000 Thlr. weniger, als dieselbe auf der projectirten Linie von Venlo-Münster-Hamburg, veranschlagt ist.

Das den Bau innerhalb der schon genannten Summe und Frist garantirende Haus Vitali Picard et Comp. ist dasselbe Haus, welches den Ausbau der Bahn von Zwolle nach Utrecht übernommen hat und ebenfalls den Ausbau der Bahn von Kampen über Zwolle nach Enschede, in Verbindung mit diesem Projecte, übernehmen wird, bei welcher ersteren Bahn dasselbe mit ungefähr 1,500,000 Thlr. betheiligt ist.

Nach den auf Grund des Geschäftsberichts der Westfälischen Bahn angestellten Berechnungen für die neue Bahn würde dieselbe einen Verkehr von 490,367 Personen haben, was auf eine Meile reducirt 1,471,101 Personen-Meilen ergeben würde.

Nimmt man 3mal den Betrag der Bevölkerung oder 333,384 Personen über $2^3/_4$ Meilen, und reducirt diese auf 1 Meile, so ergeben sich 916,800 Personen-Meilen, und, das Personengeld nach dem Mittelpreise der Preussischen Eisenbahnen zu $3^1/_4$ Sgr. angenommen, 99,320 Thlr.

Was den Güterverkehr anlangt, so ist die Einnahme auf 159,932 Thlr. veranschlagt und schliesslich folgende Berechnung aufgestellt:

11,762,980 Ctr. Meilen Kohlen à $1^3/_4$ Pf. ergeben	57,182	Thlr.
7,397,840 „ Güter à 5 „ im Durchschnitt	102,750	„
Güter-Verkehr	159,932	Thlr.
Hierzu der Personen-Verkehr	99,320	„
Gesammt-Brutto-Einnahme	259,252	Thlr.
ab f. Betriebskosten 45 % statt 40 % d. Brutto-Einnahme	116,662	„
Bleibt Netto	142,590	Thlr.
$4^1/_2$ % auf 1,325,000 privilegirte Stamm-Actien	59,625	„
Bleiben für die Actien Litt. B. und für Reservefonds	82,965	Thlr.

oder $6_{,26}$ %.

Soweit der Prospect. Das Comité hat seinen Sitz zu Burgsteinfurt. Das erforderliche Baucapital von 2,650,000 Thlr. ist getheilt in 6625 privilegirte Stamm-Actien à 200 Thlr. Litt. A. und 6625 Stamm-Actien à 200 Thlr. Litt. B. Diese privilegirten Stamm-Actien geniessen während des Baues $4^1/_2$ % Zinsen und vorab $4^1/_2$ % Dividende und ausserdem, wenn die Dividende für die Stamm-Actien $6^3/_4$ % übersteigt, gleichen Antheil an dem eventuellen Mehrgewinn mit diesen.

Das Preussische Handelsministerium hat die Genehmigung bereits ertheilt und erübrigt es für uns nur noch, einige Worte über die allgemeine und besondere locale Bedeutung der Linie hinzuzufügen.

Die Linie wird eine durch industrielle Entwicklung ausgezeichnete dichtbevölkerte Gegend durchschneiden und die gegen die jetzige Verbindung Deutschlands und Hollands über Oberhausen bedeutend kürzeste sein. Der Transitverkehr der neuen Bahn wird übrigens seine durch den grossartig entwickelten Seeverkehr und die natürliche Attractionskraft der Hansestädte gegebene Grenze haben, die vielleicht bis Osnabrück geht.

Die Dortmunder und andere Kohlenzechen werden in directe Verbindung mit den industriereichsten Gegenden des nordöstlichen Hollands gesetzt, welches jetzt seinen grossen Kohlenbedarf zu $^3/_4$ Theilen aus England bezieht. Es kann der trefflichen und billigeren Deutschen Kohle nicht schwer werden, die Englische Kohle alsdann ebenso aus dem Felde zu schlagen, wie sie dies in Magdeburg bereits vollständig gethan hat, und in andern nördlichen Städten zu thun auf bestem Wege ist.

Bereits beginnen selbst Hanseatische Rheder, Schiffe nach ausländischen Plätzen mit Deutschen Kohlen zu befrachten. Warum soll dies später nicht auch von Niederländischen Häfen aus geschehen?

An das Project knüpft sich ausserdem mit natürlicher und bewusster Consequenz ein zweites von derselben Gesellschaft bereits ins Auge gefasste Project, nämlich die Weiterführung der Linie über Telgte, Warendorf, Sassenberg, Versmold, Halle, Bielefeld, Detmold bis Brackel an der Bucke-Kreienser Bahn.

Ist die Halle-Casseler Bahn einmal vollendet, so wird sich die obige Linie als die kürzeste Verbindung auch Mitteldeutschlands mit den Holländischen Häfen erweisen, von welchen es offenbar auf den ausgezeichnetsten derselben, auf Harlingen am meisten abgesehen ist. Mit der Halle-Casseler Bahn und deren späterer Weiterführung über Torgau, Hansdorf, Lissa ist der directeste Weg nach Polen und Mittelrussland gebahnt.

Als eine wichtige Bestimmung des Prospects für die Actionäre erscheint die Garantie des Bankhauses Vitali Picard et Comp. gegen die Ueberschreitung des Voranschlages, um so mehr, als grade auf diesem Gebiete anderwärts traurige Erfahrungen gemacht worden sind.

Die Actienzeichnungen sind bereits eröffnet und wir zweifeln nicht an deren Erfolge.

Schliesslich wollen wir wenigstens andeuten, dass die Linie wahrscheinlich ein Theil der künftigen Ueberlandroute ans Mittelmeer, werden wird wenn erst die Moldo-Wallachischen Bahnen gebaut sein werden.

Vorpommersche Eisenbahn. (Eröffnung). Die Eröffnung der Vorpommerschen Eisenbahn steht vor nächstem Frühjahre nicht zu erwarten.

Schlesische Gebirgs-Eisenbahn. Waldenburg, 30. August. Der vielseitig ersehnte Bau der Gebirgs-Eisenbahn ist im hiesigen Kreise seinem Ziele erheblich näher gerückt, indem auf dem Kreistage am 23. d. Mts. die Gewährung der zur Hauptlinie und zu den Bahnhofs-Anlagen innerhalb des Kreises erforderlichen Terrainkosten garantirt wurde. Für den Fall, dass auf Staatskosten der Bau der Zweiglinie zur Verbindung der Hauptbahn mit der Freiburger Eisenbahn erfolgt, hat die Kreisvertretung gleichzeitig die Garantie der Terrainkosten auf dieser Linie bis zu einer bestimmten Höhe übernommen.

Oesterreichische Südbahn-Gesellschaft. (Vorarbeiten auf der Eisenbahnlinie von Padua nach Rovigo.) Die Südbahn-Gesellschaft hat die erforderlichen Anordnungen getroffen, damit die Vorarbeiten für die Herstellung dieser Linie unverweilt beginnen, sodass auch die contractmässige Vollendung derselben im Jahre 1864 zu hoffen steht, da diese kurze Strecke voraussichtlich nennenswerthe Schwierigkeiten kaum bieten dürfte.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Personalnachricht. Dem Herzogl. Braunschweigischen General-Director der Eisenbahnen und Posten, von Amsberg, ist der Königl. Kronen-Orden zweiter Classe mit dem Stern verliehen worden.

Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft. (General-Versammlung). Glückstadt, 27. August. In der gestrigen General-Versammlung der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft waren 1948 Actien mit 225 Stimmen vertreten. Berufen war die Versammlung zur Beschlussfassung über verschiedene vom Ausschuss vorgeschlagene Statut-Aenderungen, welche durch die Uebernahme des eigenen Betriebes abseiten der Gesellschaft veranlasst waren. Vor allen Dingen handelte es sich um die Anstellung und Salarirung eines ausführenden Directors, so wie um die Frage, ob ihm die Betreibung von Nebengeschäften zu untersagen sei, sodann darum, ob dem vorsitzenden Director Gehalt zu bewilligen sei oder nicht, endlich um die Nothwendigkeit der Anstellung eines Cassirers. Nach einer etwas längeren Debatte, die sich namentlich um die Frage drehte, ob bei der beabsichtigten Anstellung eines Bahn-Ingenieurs dem ausführenden Director die Betreibung aller Nebengeschäfte zu untersagen sei, wurden sämmtliche Ausschussanträge angenommen, und die gestellten Amendements theils verworfen, theils zurückgezogen. Wenn die Beschlüsse die allerhöchste Genehmigung erhalten, so wird alsdann die Direction aus einem Vorsitzenden, dem ausführenden Director und einem dritten Director bestehen, von denen die ersteren beiden in Glückstadt, der letztere in Elmshorn wohnen müssen. Ein besonderer Cassirer wird die Cassenverwaltung und Rechnungsführung erhalten, während seither die Casse vom zweiten Director verwaltet und die Rechnung von ihm geführt wurde.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. (Neuer Fahrplan). Am 5. d. M. ist ein neuer Fahrplan in Kraft getreten. (S. off. Bekanntm.)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Ausserordentliche General-Versammlung den 11. October d. J. zu Elberfeld. (S. offic. Bekanntm. in nächster Nummer).

Oberschlesische Eisenbahn. (Einfluss des Tarifs). Im Jahre 1857 war die Tonne Kohlen bis Berlin mit 24 Sgr. tarifirt, später (1859) wurde die Fracht auf 27 Sgr. erhöht. Bei ersterem Satze gingen (im Jahre 1857) 720,000 Tonnen Kohlen von der Oberschlesischen auf die Niederschlesische Bahn über, wovon 458,000 Tonnen nach Berlin kamen, später fielen bei dem erhöhten Frachtsatze die Zahlen auf 420,000 resp. 256,000 Tonnen. Im Jahre 1857 betrug die Super-Dividende, welche die Oberschlesische Bahn an den Staat bezahlt hat, 308,000 Thlr., während sie 1859 auf 83,000 Thlr. herabsank.

(Aus den Preuss. Kammer-Verh. vom 1. Aug.)

Chemnitz-Riesaer Eisenbahn. (Vollständiges Uebergehen in das Eigenthum des Staats). Am 1. September waren es zehn Jahre, dass die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn, welche schon am 31. Decbr. 1850 auf den Staat übernommen war, eröffnet wurde, und es geht dieselbe nunmehr vollständig in das Eigenthum des Staates über, indem die Actionäre binnen sechs Monaten den Betrag ihrer Actien ausgezahlt erhalten werden. Zur Ermittelung desselben möge von allen Denjenigen, welche ein directes Interesse daran haben, folgende Anleitung benützt werden, die wir den glaubwürdigen Mittheilungen eines Dresdner und eines Chemnitzer Blattes entnehmen.

Das in Berechnung zu stellende Brutto-Einkommen der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn besteht in denjenigen Einnahmen, welche nach Ausweis der Rechnungsbücher und der darüber zu veröffentlichenden Monatsabschlüsse durch die Personen- und Güterbeförderung einschliesslich der Salz- und Postfracht, ingleichen durch Pachtverträge und Miethzinsen bei der Bahn gewonnen werden. Von diesem Gesammteinkommen ist eine als fixirt betrachtete jährliche Summe von 276,600 Thlr. abzuziehen, nämlich 141,600 Thlr. als Betriebsaufwand nach $8_{,85}$ Meilen Bahnlänge, zu je 16,000 Thlr. die Meile, und 135,000 Thlr. als Zinsen zu $4^1/_2$ vom Hundert, wegen der zur Vollendung der Bahn ausser dem ursprünglichen Anlagecapital noch erforderlichen 3 Millionen Thlr. Nun werden das Gesammteinkommen innerhalb jener zehn Betriebsjahre auf der einen, und der gesammte Betriebs- und Zinsenaufwand innerhalb desselben Zeitraums auf der andern Seite einander gegenübergestellt; was nach Abzug des letztern vom erstern übrig bleibt, ergiebt den Reinertrag, welcher durch Theilung mit der Zahl 10 zunächst das Gemeinjahr darstellt und durch weitere Theilung mit der Zahl der ursprünglichen 40,000 Stammactien die für jede Actie ausfallende Durchschnitts-Dividende ergiebt. Nimmt man dann den 25fachen Betrag der letztern, so erhält man den Werth der zu leistenden Capitalsentschädigung.

Die Gesammt-Bruttoeinnahme in den zehn Betriebsjahren wird ungefähr 4,330,000 Thlr. betragen haben, die jährliche Einnahme würde sich also auf 433,000 Thlr. belaufen; hiervon die obigen 276,600 Thlr. für die jährlichen Ausgaben abgezogen, bleibt ein Ueberschuss von 156,400 Thlr. jährlich. Diese Summe dividirt durch 40,000 Actien, entfällt auf jede der letztern 3 Thlr. 27 Ngr. 3 Pf. Auf diese wird nun der 25fache Betrag als Capitalsentschädigung gewährt, macht 97 Thlr. 22 Ngr. 5 Pf., welche Summe durch Hinzuschlag der zehnjährigen vierprocentigen Zinsen (31 Thlr. 3 Ngr.) sich auf 128 Thlr. 25 Ngr. 5 Pf. erhöht, nach Abrechnung der bereits empfangenen 20 Thlr. aber auf 108 Thlr. 25 Ngr. 5 Pf. endgültig feststellt, so dass also ein Anwartschein auf die letztgenannte Summe der Wirklichkeit nahe kommen wird.

Bei dem ursprünglichen Actiencapital von 4 Millionen Thlr. bethätigte sich der Staat mit 1 Million Thlr. Später, als die Regierung die Bahn übernahm, kamen etwa 2,400,000 Thlr. Actien zur Ablösung mit 30 Procent, während der Rest von den damaligen Actionären in Actien genommen wurde, welche eben jetzt am 1. September ihre Endschaft erreicht haben.

Thüringische Eisenbahn. (Convertirung der $4^1/_2$% Prioritäten 1. und 3. Emission). Der Vertrag wegen Convertirung der $4^1/_2$% Prioritäten 1. und 3. Emission der Thüringischen Eisenbahn ist nunmehr allseitig perfect geworden. Nach Lage des Geldmarktes wird sich die Conversion leicht durchführen lassen.

Württembergische Staatsbahnen. (Aenderung des Tarifs für die Beförderung von Gütern im Mitteldeutschen Verband). Der Artikel „Reis" ist, sofern er im Verkehr über Carlshafen von Bremen kommt, oder dahin bestimmt ist, im Mitteldeutschen Verbande in die Ausnahmeclasse C. versetzt worden und wird deshalb in Zukunft nach den für diese Classe bestehenden Sätzen tarifirt. Diese Begünstigung soll jedoch nur bei Quantitäten von mindestens 80 Ctr. Platz greifen.

Main-Neckar Bahn. (Retourbillets). Auf derselben werden vom 15. d. M. ab Retourbillete mit ermässigtem Fahrpreise für die I. Wagenclasse ausgegeben. (Siehe übrigens offic. Bekanntm. S. 730).

Ausland.

Eisenbahn von Aarhuus nach Randers. (Eröffnung). Kopenhagen, 4. September. Gestern fand die feierliche Eröffnung der Eisenbahn zwischen Aarhuus und Randers durch den König statt. Von den Ministern wohnten der Feierlichkeit der Conseils-Präsident

und Minister des Auswärtigen, Hall, der Minister des Innern, Orla Lehmann, der Finanzminister, Prof. Fenger, und der Marineminister, Admiral Steen-Bille, bei.

Eisenbahnen in Frankreich. Nach dem officiellen Halbjahrs-Berichte (von uns dem „Messager de Paris" entnommen) wurden im 1. Semester 1862 379 Kilometer neuer Bahnen eröffnet. Im Betrieb befanden sich

am 31. December 1861	10,081	Kilometer,
„ 31. März 1862 (v. S. 277)	10,145	„
„ 30. Juni 1862	10,460	„

Nach Abzug von 9 Kilometer, deren Erträge nicht in die Tabellen aufgenommen werden, und unter Hinzurechnung von 20 Kilometer auf Schweizerischem Gebiet, ergiebt sich eine Betriebslänge von 10,471 Kilometer.

Mittlere Betriebslänge. Kilometer.		I. Semester.	Kilom. Einnahmen. Francs.	
1861.	1862.		1861.	1862.
9,448	10,223	Französische Bahnen	22,287	21,679
954	973	Schweizerische Bahnen	9,205	9,352

England. (Eisenbahn-Zustände.) Das Vereinigte Königreich ist, zu seinem unendlichen Vortheil, von 10,500 (engl.) Meilen Eisenbahn durchschnitten, von denen zwei Dritttheile eine doppelte Schienenlinie haben, und die im Lande noch vorhandenen Lücken werden im Verhältniss von 400 (engl.) Meilen jährlich ausgefüllt. Innerhalb der letzten dreissig Jahre hat man die ungeheure Summe von 400 Millionen Pfd. Sterl. auf diese Arbeiten verwendet; die Gesammteinnahmen aus denselben während des Jahrs 1860 beliefen sich auf 27,766,622 Pfd. Sterl., und das reine Einkommen für die gleiche Periode betrug über 14½ Millionen Pfd. Sterl.

Es wäre ohne Zweifel, für die Actieninhaber sowohl als für das Publicum, besser gewesen, wenn die Regierung gleich beim Beginn der Eisenbahnunternehmungen eine vernünftige Controle für dieselben ausgeübt, und während der Anlegung der verschiedenen Linien darauf Bedacht genommen hätte, eine grössere Gleichförmigkeit des Systems, bessere Routen und eine vorzüglichere Leitung zu sichern. Allein es ist unnütz über die Vergangenheit zu klagen. Gehen wir also zur Sache.

Es gibt jetzt im Vereinigten Königreich mehr als 300 Eisenbahn-Gesellschaften, die theils in freundlichem Einvernehmen mit einander stehen, theils einander in den Haaren liegen und sich Concurrenz machen, und in allen Richtungen Bande gemeinschaftlichen Ehrgeizes oder Gegenstände widerstrebenden Interesses besitzen. Sie schwanken in der Länge ihrer Linien von zwei bis zu tausend Meilen, und im Betrag ihres Capitals von 20,000 Pf. Sterl. bis zu 37,000,000 Pfd. St. Sie verwenden zusammen 120,000 Beamte und Diener, und besitzen 6000 Locomotiv-Maschinen, 15,000 Personen-Wagen, und 180,000 Güter- nnd andere Wagen. Sie beförderten im Jahr 1860, ausser den 48,000 Personen, welche Saisonbillete oder Billete für eine bestimmte Periode gelöst hatten, 163,000,000 Reisende, von denen etwa ein Achtel die erste, fünf Sechszehntel die zweite und neun Sechszehntel die dritte Wagenclasse benützten, und sie erhielten von denselben 13 Millionen Pfd. Sterl. Geld als den Preis ihrer Beförderung.

Dass das Reisen auf Eisenbahnen sicherer ist als jede andere Reiseweise, ist eine bekannte Sache. Wenn man den Durchschnitt einer Reihe von Jahren nimmt, so ergiebt sich, dass bei einer Reise von 10 (engl.) Meilen nur eine Person von je 8 Millionen getödtet und nur eine von je 330,000 beschädigt worden ist, aus Ursachen aber über die man keine Controle hat. Diese Zahlen schwanken indess von Jahr zu Jahr wesentlich. Im letzten Halbjahr von 1860 wurden, wie die neuesten Ausweise zeigen, 136 Personen als getödtet, und 414 als beschädigt aufgeführt; allein von diesen wurden als Reisende nur 36 getödtet und 364 beschädigt, und von diesen wieder nur 23 getödtet und 351 verletzt, aus Ursachen über die sich keine Controle üben lässt. Es unterliegt keinem Zweifel, dass diese Zahlen in Wirklichkeit zu klein sind, denn sicherlich sind manche Diener der Gesellschaften getödtet und beschädigt worden, deren Tod in den amtlichen Listen nicht verzeichnet wurde, weil die Eisenbahn-Gesellschaften die nothwendige Nachweisung nicht geliefert haben.

Von diesen Unglücksfällen, denen man den Namen Eisenbahnunfälle gegeben, haben die Beamten des Handelsamtes im Lauf von eilf Jahren 840 in Untersuchung genommen und darüber Bericht erstattet. Dies waren keineswegs alle die ereigneten, sondern sie wurden unter den von den Gesellschaften zur Untersuchung angemeldeten ausgewählt, oder gelangten auf andere Weise zur Kenntniss des Handelsamtes, und lassen sich billigerweise als die Vertreter der hauptsächlichsten Unfälle betrachten, bei denen persönliche Beschädigungen vorkamen. Von der Gesammtzahl der Unfälle bestand ein jährlicher Durchschnitt von 44 unter 76 aus Collisionen zwischen Zügen und Maschinen. Fassen wir einige der beachtenswerthesten etwas näher ins Auge.

Bei einem Zusammenstoss auf einer der Schottischen Linien hatte es sich ergeben, dass der Maschinenführer und der Heizer mehr als 30 Stunden im Dienst gewesen, und dass der Wächter, der 14 Tage zuvor an zwei gebrochenen Rippen darnieder gelegen, und zum ersten Mal seit diesem Missgeschick wieder an seine Arbeit gegangen war, von 9 Uhr Abends bis 11 Uhr am nächsten Morgen ununterbrochen Dienst gethan und während dieser Periode nur dritthalb Stunden Zeit zum Schlafen gehabt hatte. Die Maschine brach zusammen, der Wächter lag fest im Schlaf, und ein ankommender Personenzug stiess mit dem Zuge zusammen, dessen Obhut ihm anvertraut war.

Auf einer Irischen Eisenbahn verfiel ein Maschinenführer, dessen gewöhnliche Dienstzeit sich von 5 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends, mit dreistündiger Unterbrechung, erstreckt, aus Ueberanstrengung bei seiner Arbeit in Schlaf, und verursachte einen Unfall.

Nicht weit von Birmingham hinwiederum war ein Bahnwärter 26 Stunden lang im Dienst gewesen, und in einem andern Fall gab es Maschinenführer und Heizer, deren mittlere Dienstzeit täglich 16 Std. betrug, die aber neunzehn, zwanzig und sechsundzwanzig Stunden Dienste geleistet hatten. In Normanton arbeitete ein Wechselwärter gewöhnlich 18 Stunden täglich.

Der Maschinenführer eines Steinkohlenzugs, in der Nähe von London, war eines Tages von 6 Uhr Morgens bis 8½ Uhr des nächsten Vormittags an der Arbeit. Die Maschinenführer in Nord-Wales wurden hin und wieder 23 Stunden im Dienst behalten, und die gewöhnliche Dienstzeit eines Stationsmeisters auf der Südwestbahn von London umfasste mehr als 16 Stunden an Wochentagen, und 13 Stunden an Sonntagen. Gewisse andere Leute kamen um 6 Uhr Morgens in Dienst, und hatten bis Nachts zwischen 10 und 11 Uhr zu thun, andere blieben im Dienst von Mittag des einen bis zum Abend des andern Tags.

Telegraphenwesen.

Telegraphen-Verbindung zwischen Lindau und Rorschach durch den Bodensee. Es ist hierzu ein Tau von nahezu 70,000 Bayerische Fuss Länge nothwendig. Die Versenkung des aus vier verschiedenen Drähten bestehenden Taues in den Bodensee wird demnächst stattfinden, und sohin in kürzester Zeit die directe telegraphische Verbindung zwischen Bayern und der Schweiz hergestellt sein.

♄ **Das Telegraphennetz in Indien.** Der Vorstand des Indischen Telegraphen-Departements, Dr. O. Saughnessy, giebt in seinem Rechenschaftsbericht die Ausdehnung der electrischen Telegraphenleitung in Indien im Jahre 1859—1860 auf 2383 geographische Meilen an. Es sind daselbst überall jetzt aus Walzblech oder aus Gussröhren hergestellte eiserne Telegraphenstangen und die Morse'schen Laut-Apparate eingeführt, bei welchen bekanntlich die Zeichen nicht wie bei den Schreib-Apparaten auf einen Papierstreifen übertragen, sondern die zu befördernden Buchstaben durch ein längeres oder kürzeres Tönen einer Glocke dem empfangenden Beamten kund gegeben werden. Der Telegraphen-Beamte muss die ihm durch das bald längere, bald kürzere Anschlagen der Glocken übermittelten Buchstaben erst aufschreiben und in Wörter zusammensetzen, was der Morse'sche Schreib-Apparat bekanntlich selbst thut. Während bei letzterem also der Telegraphist die Depesche vom Papierstreifen nur abzulesen hat, muss er bei den Sound- (Laut-) Apparaten die Telegramme nach dem Gehör niederschreiben. Es ist wohl einleuchtend, dass durch unrichtiges Hören zuweilen ebenso eine Depesche irrthümlich aufgefasst werden kann, wie bei den sogenannten Zeiger-Apparaten durch falsches Sehen des rasch umlaufenden Zeigers; auf der anderen Seite haben aber die Laut-Apparate den Vortheil, dass man mit ihnen auf grössere Entfernungen direct und sicherer telegraphiren kann, als mit den Schreib-Apparaten; so gehen z. B. Depeschen zwischen Bombay und Calcutta mit 347 geographischen Meilen Entfernung ohne Einschaltung von Uebertragungs-Apparaten. Dr. Saughnessy klagt in seinem Berichte, dass die Telegraphen-Beamten es mit dem Amtsgeheimnisse nicht genau nehmen und durch Bestechung die Depeschen nicht selten verrathen werden. Obwohl der Depeschen-Verkehr sehr bedeutend genannt werden muss — in Indien, Pegu und Ceylon stieg die Zahl der beförderten Telegramme von 101,160 im Jahre 1858—59. auf 170,560 im Jahre 1859—60, so deckt deren Ertrag doch noch lange nicht die Anlage- und Betriebskosten der Telegraphen-Anstalt.

(Magdeb. Ztg.)

Technische Notizen.

Die schwierigsten Eisenbahnbauten der Erde. In der Great Indian peninsular Eisenbahn befindet sich eine 25,485 Meter lange schiefe Ebene mit einer totalen Steigung von 558 Metern, in welcher nur 1328 Meter Horizontale, aber 5129 Meter mit 1/50, 13,003 Meter mit 1/40, 2373 Meter mit 1/37, 463 Meter mit 1/33 Abhang, der Rest mit verschiedenen Steigungen vorkommen. Die stärkste Curve hat 302 Meter Radius und 443 Meter Länge, die schwächste Curve 1609 Meter Radius und 1569 Meter Länge. Man zählt darauf zwölf Tunnel von 30 bis 400 Meter Länge und zusammen von 2318 Meter Länge, welche alle in festen Felsen ausgeschossen sind und ohne Mauerung stehen; ferner kommen darauf acht Viaducte von 48 bis 154 Meter Länge und 13,71 bis 42 Meter Höhe vor, deren Bögen grösstentheils 15,24 Meter Spannweite besitzen. Die Einschnitte, deren tiefster 24,38 Meter tief ist, geben 1,240,300 Kubikmeter Inhalt; die Aufträge, wovon der höchste 22,55 Meter hoch ist, 1,414,400 Meter Kubikinhalt. Die Kosten für dieses grosse Unternehmen sind zu 14,930,500 Francs veranschlagt, also zu 585,980 Francs pro Kilometer. Die Bahn zieht sich an einem vielfach von tiefen Schründen und steilen Abstürzen unterbrochenen Gehänge hin, sodass sie bald theilweise in den Fels gehauen ist, bald von Arkaden getragen wird, und die Gründungen machen an vielen Stellen wegen einer über dem festen Gestein liegenden, aus Geschieben und Lehm bestehenden und sehr zu Rutschungen geneigten Bank grosse Schwierigkeiten. Eine Station, welche man zur Vermeidung

sehr starker Curven und eines zu starken Gefälles angelegt hat, erhält ein sehr merkwürdiges Ansehen, indem sie wie ein liegendes Y aussieht, dessen divergirende Arme zwei nach entgegengesetzter Seite gerichtete Theile der Bahn bilden, während der gerade Fuss von der Station eingenommen wird. Auf dieser Station, welche horizontal liegt, werden die Locomotiven vom Kopfe des Zuges hinweggenommen und vor das Ende desselben gespannt, so dass der Zug verkehrt weiter gefahren werden kann.

Nachstehendes Verzeichniss der grössten in Betrieb stehenden schiefen Ebenen gewährt eine interessante Vergleichung.

	Länge in Metern.	Ganzes Ansteigen in Metern.	Mittlerer Abhang.	Grösster Abhang.	Kleinster Curven-Radius in Metern.	Ganze Länge der Tunnel in Metern.
Semmering					30 Curv. von 201 und	
a) bei Mürzzuschlag	13,406	315	1/0	1/50	38 „ von 282 Met. Radius	4281
b) bei Peyerbach	21,324	404	1/47	1/40		
Bhore-Ghaut	25,540	558	1/46	1/37	1 „ z. 202 u. 2 C. z. 402 Met.	2317
Giovi	9,656	271	1/36	1/29	402	4103

Beförderung von Depeschen in Röhren. In der Versammlung des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleisses in Preussen den 1. d. M., gab der Herr Regierungs-Rath Altgelt mit Bezug auf einen frühern Vortrag des Hrn. Geh. Regierungs-Rath Wedding über die Beförderung von Depeschen in Röhren durch Exhaustirung aus eigener Anschauung eine specielle Beschreibung der neueren Ausdehnung dieses Systems durch Versuche, Briefe und kleine Packete durch eine Rohrleitung von 1200 Fuss Länge zu befördern. Die Leitung besteht aus 134 Rohrstücken von je 20 Centner Gewicht und $2^1/_2$ Fuss Durchmesser, die durch Muffen etc., ähnlich wie die Gasröhren, luftdicht verbunden werden. Der Querschnitt ist in der oberen Hälfte ein Halbkreis, in der unteren abgeschrägt mit flachem Boden; die darin sich bewegenden Wagen von 8 Fuss 2 Zoll Länge mit 20 Zoll im Durchmesser haltenden Rädern haben denselben Querschnitt aber mit $^3/_8$ Zoll Spielraum und laufen auf Schienen. Das Rohr ist beim Betriebe an dem einen Ende durch eine Klappe geschlossen und ein Seitenrohr mündet daselbst hinein, das zur Exhaustirung dient, die durch eine Scheibe von 21 Fuss Durchmesser bewirkt wird, welche auf hohlen Lagern ruht, die mit dem Zweigrohr in Verbindung stehen. Wenn das Manometer zwischen 6 und 7 Zoll zeigt, wird das Signal zur Bewegung gegeben; der Weg wird in 21 Secunden zurückgelegt. Referent war bei einem der immer mit demselben günstigen Erfolge vorgenommenen Versuche zugegen, wo 2 Gentlemen und 40 Ctr. an Gewicht auf zwei Wagen befördert wurden. — Herr Geh. Regierungs-Rath Wedding bemerkte hierzu, dass er bereits im Jahre 1827 eine solche Röhrenreise von London nach Brighton mitgemacht, aber Niemandem weiter anrathen möchte; zur Personen-Beförderung sollen auch natürlich diese neuen Anlagen nicht dienen.

Schifffahrt.

Der Waarentransport auf See und der Vernichtungskampf der Elemente gegen ihn. Eisenbahnen und Schiffe lösen sich gegenseitig ab im Dienste der Waarenbewegung im Weltverkehr. Die einen haben den festen Grund der Schienen und Dämme unter sich und als Feinde ihrer Sicherheit meist nur die Zerbrechlichkeit ihres Materials oder die Nachlässigkeit der Beamten; die anderen aber schwimmen auf einem schwanken, tückischen Elemente, gegen welches alle Menschenkraft im Falle der Gefahr ohnmächtig und nichtig erscheint.

Der Kampf der Elemente gegen den Verkehr der Menschen im internationalen Austausch der Güter ist weit grösser und verheerender als wir glauben, die wir meist nur die Frachtbewegung der grossen Transport-Anstalten im Binnenverkehr vor Augen haben und verhältnissmässig sehr selten von einer Zerstörung von Gütern durch irgend einen Unfall hören. Die Schäden durch Feuer bleiben immer begrenzt. Anders steht es mit den Verheerungen im Güterverkehr auf See. Tausende und Abertausende Centner und Millionen Werths, welche die Eisenbahnen transportirten und von ihnen an der Seeküste in Schiffe übergeführt wurden, werden alljährlich von Stürmen in den Meeresgrund geschleudert und auf immer vernichtet.

Wir folgen heut einmal an der Hand der Statistik dem Waarentransport auf die See und werden ein traurig-überraschendes Bild entrollen, obwohl wir zunächst nur den Nordatlantischen Ocean und Golf-Strom als das uns zunächst liegende Seetransport-Gebiet in Betracht ziehen wollen.

Nach einem Ausweis des Handelsamts haben im Jahre 1861 mehr Fahrzeuge an den Britischen Küsten Schiffbruch gelitten, als in irgend einem der vorhergegangenen neun Jahre. So furchtbar wütheten die Stürme im Januar, Februar und November des genannten Jahres. Im Jahre 1857 war die Zahl der Schiffbrüche 866; im Jahre 1858 war sie 869; im Jahre 1859 1067; im Jahre 1860 1081; und im Jahre 1861 stieg sie auf 1171!

Mehr als alle Worte wird folgende Tabelle sprechen. Sie umfasst nur das erste Vierteljahr des laufenden Jahres und lässt auch die grosse Anzahl der Schiffe bei Seite, von denen die unheilvolle Phrase sagt: Sie haben ihren Hafen verlassen und „ist seitdem Nichts mehr von ihnen gehört worden."

Namen der Staaten:	Schiffe:	Total an Mannschaft und Passagieren:
England	37 (incl. 4 Dampfer)	75
Nordamerica	16	24
Holland	15	23
Dänemark	9	1
Norwegen	7	8
Hannover	7	—
Preussen	6	2
Hamburg	6	4
Schweden	6	2
Russland	5 (2 Dampfer)	223
Central- u. Südamerica	4 (1 „)	—
Oldenburg	4	—
Bremen	3	12
Mecklenburg	3	8
Spanien	3 (1 Dampfer)	—
Oesterreich	2	13
Frankreich	1	—
Portugal	1	—
Griechenland	1	—

Im Ganzen also 136 fast nur grosse Schiffe mit einem nachweisbaren Verluste an Menschenleben von 400 Personen.

Wir wissen nun allerdings sehr wohl, dass der Betrag dieser Uebersicht der wirklichen Anzahl total verloren gegangener Schiffe nur sehr unvollkommen entspricht. Die mindestens doppelte Anzahl möchte der Wahrheit viel näher gekommen sein.

Schon das Jahr 1861 ist in den Annalen der Schifffahrt wegen der vielen Schiffbrüche als ein Unglücksjahr verzeichnet. Mehr als 2000 Schiffe (2170), d. i. gerade so viel als der Gesammtbetrag aller unter Hamburger, Bremer, Hannoverscher, Oldenburger und Mecklenburger Flagge fahrenden Schiffe, wurden ein Raub der Wellen. Welch' ungeheures Capital, wie viel Güter und mühsame Arbeit ist damit zu Grunde gegangen! Der berechtigte Wunsch, dass unser laufendes Jahr in dieser Beziehung ein glücklicheres werden möge, scheint leider nicht in Erfüllung gehen zu sollen. Denn wieder strotzten schon Anfang des Jahres die Spalten unserer Seeberichte von schlimmen Meldungen und die Liste der in den drei ersten Monaten registrirten Unfälle weist hohe Ziffern auf. Namentlich unglücklich waren die letzten Februartage und die erste Hälfte des März.

Eine so jähe Aufeinanderfolge von Havarien und Schiffbrüchen deutet auf eine Gleichzeitigkeit und Gemeinsamkeit der Ursache, der nachzuforschen, wohl interessant sein möchte.

Ein nicht unbeträchtlicher Theil der Nord-Europäischen Handelsflotte ist im Sommer in der Ostsee-Fahrt und dem Kohlen-, Eisen- und Holztransporte von den Küsten Grossbritanniens und Scandinaviens nach den Handelsplätzen der Ost- und Nordsee beschäftigt, bis des Eises halber diese Fahrten eingestellt werden müssen und die Schiffe entweder auflegen oder sich mit den übrigen an der grossen Fahrt nach dem Mittelmeer, nach Westindien, America u. s. w. betheiligen. Alle diese Schiffe streifen den Atlantischen Ocean in einem Theile desselben, der zu dieser Jahreszeit zu den verrufensten der Erde gehört. Bekanntlich wälzt sich von der Americanischen Küste (den Golf-Staaten) auf die Nordwestküste Europas ein ungeheurer Strom, der Golfstrom, und die sehr bedeutenden Temperatur-Unterschiede dieses enormen Stromes mit dem ihn am Nordrande einfassenden eisigen Polar-Strome (Wärmedifferenz 20 bis 30°) bilden die Ursache häufiger und furchtbarer Stürme. Dieser Golf-Strom ist der grosse Wettererzeuger des Nord-Atlantischen Oceans, die wüthendsten Winde stürmen auf seiner Bahn dahin und die dichten Nebel Neu-Fundlands, welche der Schifffahrt im Winter so grosse Gefahr bereiten, verdanken ohne Zweifel ihre Entstehung dem ungeheuren Volumen warmer Gewässer, die der Strom in die kalten Meere leitet. — Die Seeleute fürchten die Stürme auf dem Golf-Strome mehr als auf irgend einer anderen Stelle des Oceans. Nicht die Wuth des Sturmes allein fürchten sie, sondern mehr noch den Seegang, welchen diese Stürme erzeugen, besonders wenn Wind und Strom gegen einander laufen.

Dieser verhängnissvolle Meeresstrich ist deshalb schon seit Jahren Gegenstand der sorgfältigsten Beobachtungen gewesen und nach den Tagebüchern einer grossen Menge von Schiffen, die ihn durchkreuzten, sind vom National-Observatorium in Washington Karten angefertigt, die durch verschiedenes Kolorit die Anzahl der beobachteten Stürme Monat für Monat bezeichnen. Aus diesen höchst interessanten Karten, die in „Maury's Sailing Directions" (VIII. Edition, Vol I) abgedruckt sind, ersehen wir, dass in den Wintermonaten auf der ganzen ungeheuren Strecke von New-York bis London, von den Azoren bis zur Höhe der Schottländischen Inseln, also auf einer Fläche von mehr als 700 Meilen Länge und durchschnittlich mehr als 300 Meilen Breite, jeder einzelne Fleck jeden sechsten Tag einen Sturm aufweist. Und gerade innerhalb der eben bezeichneten Grenzen liegen die grossen, viel befahrenen Transportstrassen, welche die wichtigsten Landtheile zweier Hemisphären mit einander verbinden.

Die drei ersten Monate haben nur zu sehr die in jenen Karten niedergelegten Behauptungen bestätigt. Wir sehen eine übergrosse Menge von Zeugen dieser Stürme auftreten in Gestalt von zertrümmerten Verschanzungen, gekappten Masten und zerrissenen Segeln.

(Wes.Ztg. v. 2. April.)

Coursblatt vom 30. August 1862.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende u. Zinsen in % 1860	1861	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf *	3½	3½	3½	B.	86½	—	%
Aachen-Mastricht	0	0	4	B.	—	30½	%
Albertsbahn (Dresden-Tharand)	0	0	4	L.	—	—	%
Altona-Kiel	8⅔	9	4	H.	153	—	% 4 Spec. = 3 B.-Mark
Amsterdam-Rotterdam (Niederl. Rheinb.)	5	5 1/10	4	B.	—	89½	%
Aussig-Teplitz	4	5½	5	W.	—	174	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn * voll	4½	4½	4½	F.	107½	—	%
ditto * m. 30 % Einz.	4½	4½	4½	F.	106⅛	—	%
Bergisch-Märkische Lit. A.	5⅛	6½	4	B.	—	110	%
do. Lit. B.	4	4	4	B.	—	—	%
Berlin-Anhalt	6½	8¼	4	B.	—	136½	%
Berlin-Hamburg	6¾	6	4	B.	—	119	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg	9	11	4	B.	—	207	%
Berlin-Stettin	6⅙	7 1/12	4	B.	—	126½	%
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	W.	—	157	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	5½	6⅞	4	B.	—	129	%
Brieg-Neisse	2⅛	3½	4	B.	—	81½	%
Brünn-Rossitz	1	—	5	W.	—	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. mit Prior.	7	—	5	W.	200	—	do. pr. 200 fl. C. M.
Buschtehrader	10	7⅘	5	W.	—	660	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	5	7½	4	L.	—	166	%
Cöln-Minden *	10½	12¼	3½	B.	—	180	%
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	0	0	4	B.	—	55	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	4½	4½	B.	92½	—	%
do. do.	5	5	5	B.	94¾	—	%
Frankfurt-Hanau	3½	3½	3½	F.	—	73	%
Galizische Carl-Ludwigsb. * 5 2/10	10 2/5	8½	5	W.	—	225⁵⁰	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	2½	4	H.	—	—	% 4 Spec. = 1½ Thlr.
Graz-Köflach	2⅝	4½	5	W.	—	154	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Hamburg-Bergedorf	8	8	4	H.	—	—	% 300 B.-M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	5⅜	7	4	F.	—	—	%
				B.	—	126½	% 7 fl. s. W. = 4 Thlr.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	15½	15	5	W.	—	192⁶⁰	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
Kaiserin Elisabeth Westbahn *	5	5	5	W.	—	154²⁵	do. pr. 200 fl. C. M.
				F.	118½	—	fl. C. M. pr. do. 5/6 fl. ö. W.
Kurfürst Friedr. Wilh. Nordb.	2¼	3	4	B.	—	65	%
Leipzig-Dresden	16	15⅜	4	L.	260½	—	%
Löbau-Zittau Lit. A.	0	½	4	L.	—	34	%
do. Lit. B.	4	4	4	L.	—	—	%
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. Ludw.-B.) *	9	8	4	F.	—	137½	%
				B.	—	137½	% 7 fl. s. W. = 4 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	18⅔	22½	4	B.	320	—	%
Magdeburg-Leipzig	15	17	4	L.	—	251	%
Magdeburg-Wittenberge	2	1 1/6	4	B.	—	44	%
Mecklenburgische	2⅛	2⅞	4	B.	—	60¼	%
Münster-Hamm *	4	4	4	B.	98	—	%
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Maxim.)	4½	4½	4½	F.	—	106½	%
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	B.	98¾	—	%
Niederschles. Zweigbahn	½	1½	4	B.	74	—	%
do. Prior. Actien	5	5	5	B.	101¼	—	%
Oberschlesische Lit. A. u. C.	77/80	79/10	3½	B.	—	102	%
do. * Lit. B.	77/80	79/10	3½	B.	—	139½	%
				W.	—	242⁵⁰	fl. ö. W. pr. Stück
Oesterr. Staats-E.-B. * 5 2/10 (Oest.-Franz.)	7	6 7/10	5	B.	—	125½	Thlr. von
				F.	220	—	fl. S. W. frs. 500.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. * 5 2/10	10	10	5	W.	—	279	fl. ö. W. pr. 480 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2/5	5/6	4	B.	—	49	%
Pardub.-Reichenb. * (S.-Nordd. V.-B.)	5	5	5	W.	—	120	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pressburg-Tyrnau I. Emiss.	0	0	—	W.	—	40	do. pr. do.
do. II. Emiss. m. Pr.	2½	3½	3	W.	98	—	do. pr. do.
Rendsburg-Neumünster	6½	6½	4	H.	—	—	% 4 Spec. = 4½ Thlr.
Rheinische	4½	5	4	B.	—	94¾	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	5	4	B.	101	—	%
Rhein-Nahe	0	0	4	B.	—	27	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach *	3½	3 11/15	3½	B.	—	90	%
Stargard-Posen *	3½	4	3½	B.	—	106	%
Steele-Vohwinkel (Prinz Wilhelms-B.)	2	½	4	B.	—	58½	%
Taunusbahn	8	9⅕	oh. Z.	F.	—	333	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	6½	6⅔	4	B.	—	125½	%
				L.	—	124¾	%
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	W.	—	147	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einß.
Werrabahn †	2⅞	2⅛	4	B.	—	—	%

Eisenbahn-Prior.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf	4	B.	94	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	92½	—	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	99½	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	—	71¼	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	73⅜	%
Albertsbahn I. Emiss.	4½	L.	—	102¼	%
do. II. Emiss.	4½	L.	—	—	%
do. III. Emiss.	5	L.	—	102	%
Aussig-Teplitz	5	L.	103⅛	—	%
Bergisch-Märkische	4½	B.	—	101¼	%
do. II. Ser.	4½	B.	101¼	—	%
do. II. Serie (1855)	5	B.	—	100¾	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	—	84¼	%
do. IV. Serie	5	B.	101¼	—	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	—	%
do. do. II. Ser.	5	B.	—	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	94	—	%
do. do, II. Ser.	4½	B.	100	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	—	%
do.	4½	B.	—	101	%
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	100¼	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	99¾	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A.	4	B.	98½	—	%
do. B.	4	B.	—	—	%
do. C.	4½	B.	—	101	%
do. D.	4½	B.	—	101	%
Berlin-Stettin	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	—	—	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	95½	%
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	—	101¼	%
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	—	98⅞	%
Breslau-Schweidnitz-Freib. D.	4½	B.	—	—	%
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	100¼	%
Cöln-Crefeld	4½	B.	100	—	%
Cöln-Minden	4½	B.	—	101¼	%
do. II. Emiss.	5	B.	102¾	—	%
do. do.	4	B.	97½	—	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	94	%
do. do. Lit. B * 3½ u. Be.	4½	B.	—	100½	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	—	93¼	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	—	—	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	—	%
Frankfurt-Hanau	4½	F.	—	—	%
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	102⅛	—	%
Gloggnitzer	5	W.	—	83	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	—	93	do. pr. do.
	ö. W. 5	W.	—	90	do. pr. 100 fl. ö. W.
Kaiserin-Elisabeth-Westbahn *	5	W.	—	96²⁵	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto *	5	W.	—	101⅞	do. pr. 100 fl. ö. W.
	in Silb.	F.	—	79	% 6 fl. ö. W. = 7 fl. S. W.
Kurfürst-Fr.-Wilh.-Nordbahn	4½	B.	—	—	%
Leipzig-Dresden	3½	L.	—	117¼	%
do. von 1854	4	L.	—	102¼	%
Ludwigshafen-Bexbach I. u. II.	5	F.	—	100⅜	%
do.	4½	F.	103¼	—	%
do.	4	F.	100½	+	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	L.	102¾	—	%
		B.	—	102⅜	%
Magdeburg-Leipzig	4	L.	—	101	%
do.	4½	L.	101¾	—	%
Magdeburg-Wittenberge	4½	B.	—	99½	%
Mecklenburgische	4	B.	—	—	%
Niederschlesisch-Märkische	4	B.	—	98¼	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	98¾	—	%
do. conv. III. Ser.	4	B.	—	—	%
do. IV. Ser.	4½	B.	—	—	%
Oberschlesische A.	4	B.	—	—	%
do. B.	3½	B.	—	—	%
do. C.	4	B.	—	—	%
do. D.	4	B.	97	—	%
do. E	3½	B.	—	85	%
do. F. * 3½	4½	B.	—	—	%
		W.	—	138⅞	fl. ö. W. pr. 500 fs.
Oesterr. Staats-Eisenbahn	3	B.	268	—	fs. pr. do. 300/80 Thlr.
		F.	54½	—	% S. W., 1 fs. = 28 kr.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. *	3	W.	—	134²⁵	fl. ö. W. pr. 500 fs.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	77	%
Rheinische	4	B.	—	—	%
do. *	3½	B.	—	—	%
do.	4½	B.	—	99	%
Rhein-Nahe *	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss. *	4½	B.	—	100¼	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	92¾	—	%
do. III. Emiss.	4½	B.	99¾	—	%
Stargard-Posen	4	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	4½	B.	—	—	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	—	%
Steele-Vohwinkel (Pr. Wilh.-B.) I. S.	5	B.	—	—	%
do. II. Serie	5	B.	—	—	%
do. III. Serie	5	B.	—	—	%
Thüringische I. Emiss.	4½	L.	101½	—	%
do. II. Emiss.	4½	L.	—	102¼	%
do. III. Emiss.	4½	L.	101	—	%
do. IV. Emiss.	4½	L.	—	102⅛	%
Werrabahn *	5	L.	—	102⅜	%

Bemerkungen.

Auf die mit * ohne Nebenbemerkung bezeichneten Papiere sind die Zinsen vom Staate bis zu der Höhe garantirt, welche im Börsen-Zinsfuss der Stamm-Actien und im Zinsfuss der Prioritäts-Obligationen ihren Ausdruck findet. — Im anderen Falle giebt die neben dem * befindliche Procent-Zahl die Höhe der Staatsgarantie an. — † Auf die Stamm-Actien der Werrabahn ist die Garantie der betreffenden Staaten eine beschränkte.

Die Börsen Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Wien sind durch die Buchstaben B., F., H., L. und W. bezeichnet, woran sich die daselbst notirten Tages-Course, sämmtlich vom obigen Datum, schliessen.

Als Börsen erscheinen die Plätze, an welchen regelmässige Umsätze in den betreffenden Effecten statt finden; doch ist hierbei zu bemerken, dass die Actien und Obligationen mehrerer Bahnen, deren Tages-Course nur von einer dieser Börsen gegeben sind, auch an anderen der obigen Plätze gleichzeitig umgehen und notirt werden.

Weitere Vervollständigungen dieses Coursblattes bleiben vorbehalten.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Zahlung der am 1. October cr. fälligen Zinsen auf unsere Prioritätsobligationen II. und III. Emission gegen Einlösung der Coupons No. 11 und resp. 7 erfolgt

hier bei unserer Hauptcasse vom 1. October cr. ab Vormittags und in Berlin vom 7. bis incl. 9. October cr. in unserem dortigen Empfangs-Gebäude Vormittags von 8 bis 12 Uhr.

Den Coupons muss bei der Präsentation ein Nummerverzeichniss, welches den Betrag der gewärtigten Zahlung und die Unterschrift des Besitzers enthält, beigefügt sein.

Stettin, den 2. September 1862.

Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.

Zenke. Kutscher. Rhades.

Main-Neckar-Bahn.

Höherer Ermächtigung zufolge kommen vom 15. d. Mts. ab auf der Main-Neckar-Bahn auch Retour-Billete mit ermässigter Fahrtaxe für die I. Wagenclasse, gültig für den Tag der Ausgabe und die gewöhnlichen Personenzüge **täglich** zur Ausgabe.

Darmstadt, den 1. September 1862.

Die Direction.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Die pro 1863 für die Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn erforderlichen: **16,000 Stück Mittel-, 4000 Stück Stoss-** und **3360 lfd. Fuss Weichenschwellen** sollen im Wege der Submission beschafft werden. Die Bedingungen sind von der unterzeichneten Verwaltung innerhalb der nächsten 3 Wochen auf portofreies Verlangen zu beziehen und die Offerten bis zum **1. October cr.** an dieselbe einzureichen.

Oppeln, den 26. August 1862.

Betriebs-Direction.

Pfälzische Ludwigsbahn.

In Folge Beschlusses der General-Versammlung der Actionäre der Pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft vom 16. Juli und mit Genehmigung der Kgl. Bayer. Staatsregierung vom 31. Juli d. J. sollen die in Gemässheit der Anlehensverträge vom 29. November 1848, vom 26. April 1852 und vom 30. April 1856 ausgegebenen 5procentigen Prioritäts-Obligationen, deren Gesammtbetrag sich ursprünglich auf 3,200,000 fl. belief, in 4procentige Obligationen unter nachstehenden Bedingungen convertirt werden:

1) Die Anlehensverträge bleiben mit Ausnahme des Zinsfusses ihrem ganzen Inhalte nach aufrecht erhalten; ebenso behält die bestellte Hypothek ihre volle rechtliche Wirksamkeit.

2) Die bis heute zur Rückzahlung verloosten, d. i. amortisirten und zur Zeit noch nicht eingelösten Partial-Obligationen sind selbstverständlich von der Convertirung ausgeschlossen.

3) Diejenigen Obligations-Inhaber, welche mit dieser Zinsenherabsetzung in der Zeit vom 1. September bis 1. October d. Js. sich einverstanden erklären, erhalten eine Prämie von **einem** Procent des Nominalbetrages der Obligationen.

4) Die bezügliche Erklärung ist in der vorbezeichneten Frist unter Einreichung der Obligationen nebst den dazu gehörigen Talons und sämmtlichen Coupons, — einschliesslich der Coupons vom 1. April 1863 — mit einer nach Nummern und Litteras geordneten Designation der zu convertirenden Obligationen in 2 Exemplaren bei unserer Hauptcasse in Ludwigshafen oder den nachbenannten Bankhäusern abzugeben, wo auch die Formularien zu dieser Erklärung in Empfang zu nehmen sind. Das Eine dieser Exemplare wird mit einer Empfangsbescheinigung versehen dem declarirenden Obligations-Inhaber zurückgegeben.

5) Da die Verzinsung zu 5 Procent bis zum 1 December dauert, so behalten die Obligations-Inhaber den am 1. October 1862 fälligen Zinscoupon, welcher nach der Verfallzeit eingelöst wird. Für jeden später fälligen, fehlenden Zinscoupon muss der Betrag desselben beigefügt werden.

6) Die Obligationen werden nach der Anmeldung mit dem Reductionsstempel bedruckt und mit neuen 4procentigen Coupons-Bogen vom 1. April 1863 (d. i. für die Zeit vom 1. October 1862 bis 1. April 1863) beginnend nebst Talons versehen, den Besitzern gegen Rückgabe der Empfangsbescheinigung zurückgestellt, wobei auch die Prämie von 1 Proc., sowie das den Obligations-Inhabern noch zukommende fünfte Procent für die Zeit vom 1. October bis 1. December 1862, somit im Ganzen $1^1/_6$ Proc. und zwar:

auf 1 Obligation à 100 fl. mit 1 fl. 10 kr.
„ 1 „ à 500 fl. mit 5 fl. 50 kr.
„ 1 „ à 1000 fl. mit 11 fl. 40 kr.

hinausgezahlt wird.

Bei der Directions-Hauptcasse kann die Abstempelung und der Umtausch der Coupons-Bogen etc. sofort bei der Anmeldung vollzogen werden; für die Anmeldungen bei den untengenannten Bankhäusern muss es jedoch wegen der nöthigen Zusendung der verlangten neuen Coupons-Bogen bei dem obigen Verfahren sein Bewenden haben.

7) Mit Rücksicht auf diejenigen Obligations-Inhaber, welche ihre Obligationen bis zum 1. October d. Js. behufs der Convertirung nicht eingereicht haben, werden sämmtliche 5procentige Prioritäts-Obligationen der obenbezeichneten Anlehen, soweit sie nicht schon amortisirt sein sollten, behufs Rückzahlung des Capitals per 1. December 1862 **eventuell gekündigt.**

8) Die Inhaber, welche nicht auf die Zinsreduction eingegangen sind, werden daher aufgefordert, ihre Obligationen mit sämmtlichen nicht verfallenen Zins-Coupons, beginnend mit dem Coupon per 1. April 1863 nebst Talons mit Eintritt des obigen Kündigungs-Termins bei der Hauptcasse in Ludwigshafen oder den nachbezeichneten Bankhäusern einzureichen und den Nominalbetrag der Obligation nebst der 5procentigen Zinsrate für die 2 Monate October und November, und zwar:

auf 1 Obligation à 100 fl. mit — fl. 50 kr.
„ 1 „ à 500 fl. mit 4 fl. 10 kr.
„ 1 „ à 1000 fl. mit 8 fl. 20 kr.

in Empfang zu nehmen.

Vom 1. December 1862 ab hört die Verzinsung auf, weshalb der Betrag der etwa fehlenden, nicht fälligen Zins-Coupons bei der Auszahlung des Capitals in Abzug gebracht wird.

Das Convertirungsgeschäft kann ausser der Directions-Hauptcasse zu Ludwigshafen noch vollzogen werden, bei der

Kgl. Bank in Nürnberg,
M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a./M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a./M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim.

Ludwigshafen, den 19. August 1862.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.

gez. Jaeger.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Frachten	Zusammen
Im Monat August 1862:	11,436 fl.	18,434 fl.	29,870 fl.
Vom 1. Jannur bis ult. Aug. 1862:	52,938 fl.	151,652 fl.	204,591 fl.

In derselben Zeitperiode 1861: 192,337. Daher 1862 mehr: 12,253 fl.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

	für Personen	für Güter	Summa:
August 1862:	9,945 Thlr.	14,543 Thlr.	24,488 Thlr.
„ 1861:	20,182 Thlr.	Mithin im August 1862:	+4,306 Thlr.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

FAHRPLAN

vom 5. September 1862 bis auf Weiteres.

A. Hauptzüge.

Von Aachen nach Düsseldorf und Ruhrort.

Stationen.	I. Güter-Schnellzug (alle 4 Cl.)	III. Personenzug (alle 4 Cl.)	V. Personenzug (alle 4 Cl.)	VII. Personen-Schnellzug (1. 2. 3. Cl.)	IX. Personenzug (alle 4 Cl.)	XI. Güter-Schnellzug (alle 4 Cl.)
Aus Paris . . . per Erquelinnes	—	—	—	8_{15} Abs.	—	11_{15} A.
„ London	—	5_{0} Nchm.	8_{0} Abds. (per Lüttich-Mastricht)	—	7_{10} Mgs.	—
„ Ostende	—	9_{30} Mrgs.	Anschluss in Aachen Tpd.	8_{30} „	—	—
„ Antwerpen „ Herbesthal	—	7_{0} Abends		7_{10} Mgs.	—	9_{15} M.
„ Brüssel	—	9_{30} „		9_{15} „	—	1_{10} N.
	—	10_{0} „		9_{30} „	—	1_{15} „
Abfahrt von Aachen	—	6_{35} Mrgs.	9_{30} M.	3_{0} Nm.	7_{0} Abds.	8_{10} A.
Ankunft in Gladbach	—	8_{25} „	11_{20} „	4_{38} „	8_{46} „	10_{56} „
Von Gladbach nach Düsseldorf: Abfahrt v. Gladbach	6_{30} M.	8_{30} „	11_{26} „	4_{43} „	8_{51} „	—
„ „ Neuss	7_{14} „	8_{53} „	11_{56} „	5_{16} „	9_{22} „	—
Ankunft in Düsseldorf	7_{30} „	9_{8} „	12_{7} N.	5_{27} „	9_{34} „	—
Von Gladbach nach Ruhrort: Abfahrt v. Gladbach	5_{20} „	8_{32} „	11_{26} M.	4_{43} „	8_{51} „	—
„ „ Crefeld	6_{25} „	9_{0} „	12_{7} N.	5_{18} „	9_{30} „	—
Ankunft in Ruhrort	7_{45} „	9_{55} „	1_{0} „	6_{5} „	10_{23} „	—
In Berlin per Hannover	9_{45} A.	2_{50} folg. Nachm.	—	7_{45} fg. M.	8_{0} flg. A.	—
„ Leipzig per Hannover-	9_{30} „	2_{0} „ „	—	8_{35} „ „	8_{35} „ „	—
„ „ Elberfeld	—	—	4_{10} M.	—	—	—
„ Berlin „ Elberfeld-	—	—	7_{30} „	—	—	—
„ Dresden Erfurt	—	—	9_{30} „	—	—	—
„ Amsterdam	2_{15} Nm.	4_{30} Nachm.	8_{10} Ab.	10_{0} fg. M.	—	—
„ Rotterdam	2_{25} „	5_{10} „	8_{40} „	10_{0} „ „	—	—
„ Elberfeld	10_{20} M.	10_{20} Mrgs.	1_{28} N.	7_{3} Abs.	—	—
„ Cöln . . . per Neuss	8_{52} „	10_{30} „	2_{25} „	6_{20} „	10_{5} Abds.	—

Von Ruhrort und Düsseldorf nach Aachen.

Stationen.	II. Güter-Schnellzug (alle 4 Cl.)	IV. Person.-Schnellzug (1. 2. 3. Cl.)	VI. Personenzug (alle 4 Cl.)	VIII. Personenzug (alle 4 Cl.)	X. Personenzug (alle 4 Cl.)	XII. Güter-Schnellzug (alle 4 Cl.)
Aus Berlin per Hannover	—	7_{45} A. *	12_{0} Mtt.	—	10_{30} A.	7_{30} M. *
„ Berlin per Elberfeld-	—	—	—	7_{45} Ab.	—	—
„ Dresden „ Erfurt	—	—	—	6_{15} „	—	—
„ Leipzig „ Hannover-	—	6_{0} Abs.	12_{15} N.	—	10_{0} „	7_{0} „
„ „ Elberfeld	—	—	—	11_{8} „	—	—
„ Rotterdam	—	—	—	8_{15} Mg.	10_{30} M.	2_{20} Nm.
„ Amsterdam	—	—	—	8_{20} „	11_{5} „	2_{40} „
„ Elberfeld	—	6_{10} M.	7_{40} M.	1_{55} N.	6_{10} A.	—
„ Cöln . . . . per Neuss	—	7_{0} „	9_{35} „	2_{50} „	7_{10} „	—
Von Ruhrort nach Gladbach: Abfahrt v. Ruhrort	—	7_{0} M.	9_{15} M.	2_{40} Nm.	7_{5} A.	9_{8} A.
„ „ Crefeld	—	7_{51} „	10_{25} „	3_{39} „	7_{59} „	10_{27} „
Ankunft in Gladbach	—	8_{25} „	11_{5} „	4_{17} „	8_{37} „	11_{24} „
Von Düsseldorf nach Gladbach: Abfahrt v. Düsseldorf	—	7_{45} „	10_{25} „	3_{30} „	7_{55} „	9_{50} „
„ „ „ Neuss	—	8_{2} „	10_{42} „	3_{50} „	8_{13} „	10_{8} „
Ankunft in Gladbach	—	8_{27} „	11_{9} „	4_{16} „	8_{38} „	10_{45} „
Abfahrt von Gladbach	5_{20} M.	8_{33} „	11_{21} „	4_{23} „	8_{50} „	—
Ankunft in Aachen	8_{53} „	10_{26} „	1_{12} N.	6_{17} Abd.	10_{40} „	—
In Brüssel „ Antwerpen „ Ostende „ London per Herbesthal	—	3_{50} N.	7_{55} A.	9_{55} Abd. in Lüttich	5_{0} M.	—
	—	4_{5} „	8_{15} „		7_{42} „	—
	—	6_{0} A.	—	—	8_{30} „	—
	—	6_{30} M.	—	—	5_{45} N.	—
„ Paris . . per Erquelinnes	—	9_{0} A.	—	—	10_{15} M.	—

* Courierzug. * Schnellzug.

B. Localzüge.

Behufs directer Anschlüsse zwischen **Düsseldorf-Cöln.**

Anschluss	aus Bonn	—	aus Coblenz	aus Mainz	aus Mainz	aus Mainz
Abfahrt aus Neuss	8_{5} Morgens	9_{35} M.	10_{42} Mgs.	2_{20} Nmtt.	3_{50} Nmtt.	8_{10} A.
Ankunft in Düsseldorf	8_{16} „	9_{46} „	10_{52} „	2_{30} „	4_{0} „	8_{21} „
Anschluss	bis Dortmund	—	—	bis Dortmund	—	bis Elberfeld.

Anschluss	aus Dortmund	aus Soest	—	—	—	
Abfahrt aus Düsseldorf	9_{5} Mgs.	11_{45} M.	1_{9} Nchm.	5^{0} Nm.	9_{5} Abd.	
Ankunft in Neuss	9_{16} „	11_{56} „	1_{20} „	5_{11} „	9_{16} „	
Anschluss	bis Mainz	—	bis Mainz	bis Coblenz	bis Bonn.	

Anmerkung. Der Zug III hält auf Station **Trompet** und Zug XI hält auf Station **Baal** nicht an.
Die übrigen Züge halten auf allen Stationen.

Aachen, den 31. August 1862.

Königliche Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 27. September.
do. **Bremen**, Capt. C. Meyer, am Sonnabend, den 11. October.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 25. October.
do. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 22. November.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 20. December.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren **Julius Böheim**, Generalagent, Reichsstr. No. 26. **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl**, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg**, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen } Passage Preise: Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung.
„ **Hull** „ Montag Morgen } Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl. Beköstigung.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Soeben erschien im Verlage von **E. Schotte & Comp.** in Berlin:

G. Schultz, Allgemeines deutsches Eisenbahn-Güter-Tarifbuch für 1863.

Mit einer vollständigen bis auf die neueste Zeit ergänzten Eisenbahn-Stations-Karte.

Vierte, nach amtlichen Quellen bearbeitete Ausgabe vom Betriebs-Revisor **Rörig.**

4to. 38 Bogen. Preis geh. 1 Thlr. 10 Sgr.

Inhalt: Allgemeine Tarif- und reglementarische Bestimmungen deutscher Eisenbahnen und Bestimmungen des Norddeutschen, — Mitteldeutschen, — Westdeutschen, — Rheinisch-Thüringischen, — Belgisch-Französischen, — Oesterreich-Rheinischen — Norddeutsch-Rheinisch-Französischen Eisenbahn-Verbandes. — Bestimmungen und Classificationen der Oesterreich. Bahnen. — Zoll-Vorschriften für den Waaren-Verkehr in und ausser den Zollvereins-Staaten. — Die zollfrei durch Lauenburg. u. Hamburgisch Gebiet transitirenden Waaren. Auszug aus dem Handelsgesetzbuch: a) Von dem Speditionsgeschäft, b) von dem Fracht- und Eisenbahn-Frachtgeschäft. — Die speciellen Tarife von 66 deutschen Eisenbahnen für Eil- und Normalgut, ermässigte Classen- und Wagenladungen, nebst ihren directen Verkehr etc. —

Welch ein grosses Bedürfniss ein derartiges vollständiges und practisch bearbeitetes **Eisenbahn-Güter-Tarifbuch** für das ganze handeltreibende Publikum ist, beweist uns die sich von Jahr zu Jahr steigernde Anzahl unserer Abonnenten.

Vorräthig in allen Buchhandlungen.

Georg Voss & Co. in Deuben bei Dresden

empfehlen unter Garantie der Echtheit:

Echten Naxos Schmirgel in allen Sorten rein und gleichkörnig.
do. do. Spute von vorzüglicher Feinheit.
Schmirgelleinen & -Papier mit echtem Naxos dem Englischen mindestens gleich.
Glasleinen & -Papier mit reinem Glase und von grosser Haltbarkeit.
Putz- & Polir-Pulver höchst billig und auf alle Metalle anwendbar.

Ueber die Güte unsrer Fabrikate ertheilen die Mehrzahl der Herren Maschinenfabrikanten in Sachsen Auskunft. Proben und Preiscourante stehen auf Verlangen gern zu Dienst.

BAZI & Co. in Brackwede

— Cöln-Mindener Bahn —

empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten

Asphalt-Dachfilze

als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens.

Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 74.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 13. September 1862.

Inhalt: Beiträge zum Americanischen Verkehrswesen. (Zweiter Beitrag.) — **Notizen über die Eisenbahnen in Australien.** — **Freiberg-Chemnitz.** — **Eisenbahnen: a. Projecte und Bau:** Halle-Casseler Eisenbahn, Schlesische Gebirgsbahn und Berlin-Küstriner Eisenbahn vor der Commission des Herrenhauses für Eisenbahn-Angelegenheiten. Cöln-Soester Eisenbahnproject, Zeichnungen. Neustadt a. H.-Dürkheim, Concessions-Bewilligung. Kaschau-Oderberger Bahn, Concessions-Bewerbung. Steinbrück-Sisseker Eisenbahn. — **b. Eisenbahn-Betrieb:** Berlin-Hamburger Eisenbahn, Kohlentarif. Rheinisch-Thüringischer Eisenbahn-Verband, Fracht-Ermässigung. Cöln-Mindener Eisenbahn, Fahrplan. Tharandt-Freiberger Staats-Eisenbahn, Verkehr. Hessische Ludwigs-Eisenbahn, Abschlags-Dividende. — **Ausland.** Thorn-Lowicz, bevorstehende Eröffnung. Ostindien, Statistisches. — **Postwesen.** Ueberlands-Poststrasse nach Californien. Die Beförderung der Englisch-Ostindischen Post. — **Schifffahrt.** Holsteinischer Canal, veränderte Richtung. — **Miscelle.** — **Anzeiger: I. Officieller Theil. Bergisch-Märkische Eisenbahn,** Einladung zu einer ausserordentlichen General-Versammlung. **Bekanntmachung an alle die Leipziger Messen besuchenden Verkäufer,** die Frachtbriefe über Messgüter betreffend. **Oberschlesische Eisenbahn,** Submission. **Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,** Submission. **Cöln-Mindener Eisenbahn,** Submission. — **Fehlende etc. Güter** der Neisse-Brieger und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. — **Einnahmen** der Wilhelms Bahn, Oberschlesischen, Mecklenburgischen, Neisse-Brieger, Kaiserin Elisabeth- und Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Beiträge zum Americanischen Verkehrswesen.

Zweiter Beitrag*.

Kaum zwei Jahre später als in England (1825) wurden die Schienenwege in den Vereinigten Staaten von Nordamerica eröffnet (1827), und nach etwa dreissig Jahren besassen letztere schon 5322 Deutsche Meilen vollendete Eisenbahnen, während Grossbritanniens Eisenbahnen eine Länge von 1500 Deutschen Meilen hatten. Im Jahre 1856 betrug die Gesammtlänge der vollendeten Eisenbahnen auf der ganzen Erde 11,004 Deutsche Meilen, so dass also allein auf die Union fast die Hälfte trifft (Deutschland besass damals nur 1162 und Frankreich 878 Meilen). Während der folgenden 4 Jahre stieg die Länge der Nordamericanischen im Betriebe befindlichen Bahnen auf 6776 geographische Meilen (= 31,169 Engl. Meil.). Es findet sich mithin in den Vereinigten (einschliesslich der conföderirten) Staaten das ausgedehnteste Eisenbahnnetz der Welt.

Im Ganzen zählt man etwa 600 Bahnen, darunter 412 ganz vollendete. Einzelne davon haben eine Länge bis zu 125 geogr. Meilen. Die Illinois-Centralbahn ist die längste (707 Engl. M.); die New-Yorker Centralbahn, welche 7 Zweigbahnen hat, ist 555 Engl. Meilen lang.

Im Durchschnitt kostet die geographische Meile Eisenbahn nur 236,000 Thlr., und repräsentiren die genannten Schienenwege ein Anlagecapital von überhaupt 1178 Millionen Dollars.

Das Betriebsmaterial ist im entsprechenden Verhältnisse — es giebt Bahnen, die etwa 230 Locomotiven und bis zu 5750 Wagen, darunter die Mehrzahl für den Güterverkehr, haben.

Die Gesammt-Einnahme aller Bahnen belief sich auf etwa 140 Mill. Dollars (12 Procent der Anlagekosten), die Netto-Einnahme etwa auf 60 Millionen. Erzielten auch einzelne wenige Eisenbahngesellschaften Dividenden bis zu 15 Procent, so bezogen doch von 320 Gesellschaften 230 keine Dividende.

Was die Fahrgeschwindigkeit der Americanischen Eisenbahnen betrifft, so ist dabei der Umstand zu beachten, dass sie längere Stationen und weniger Halteplätze haben, als die anderer Staaten. Es legt die Eisenbahn in der Stunde zurück:

	bei dem Personenzug	bei dem Schnellzug
in Nordamerica	43 Engl. Meilen	86 Engl. Meilen,
in Frankreich	40 „ „	72 „ „
in England	36 „ „	60 „ „
in Deutschland	36 „ „	58 „ „

Ueber den Betrieb des Eisenbahndienstes in America mögen nachstehende Bemerkungen von Interesse sein.

Bei Versendung von Gütern per Eisenbahn nach Stationen der Annahme-Bahn bedient man sich der sog. „Droytickets" (Kärrnerbillets), die man auch beim Versenden von Kaufmannsgütern innerhalb der Stadt gebraucht. Es lauten dieselben einfach: „Empfangen in gutem Zustande von N. N. ..... Colli, gezeichnet N. N. ..... Pfd. Gewicht zur Beförderung an N. N. in N." Der Absender überschickt zwei solcher gleichlautende Billets durch den Kärrner an die Eisenbahn-Expedition, und erhält eins davon, mit der Unterschrift des betreffenden Commis im Magazine versehen, durch den Kärrner zurück. Dasselbe Verfahren ist auch bei der Versendung mittelst Dampfboot üblich. Der Absender übermittelt nun bei der letzteren Versendungsart immer, und bei dem Eisenbahntransport in dem Falle, dass Güter über verschiedene Bahnen gehen, das unterzeichnete Droyticket auf das Geschäftsbüreau des Bootes oder der Bahn und empfängt dagegen drei oder vier Connoissements, welche die ausbedungene Fracht angeben, und von denen eins auf dem Büreau zurückbehalten wird. (Wir werden ein solches Formular später mittheilen.)

Boot und Eisenbahn haften für den wirklich entstandenen Schaden — mit Ausnahme der force majeure — und sind der Kundschaft wegen sehr prompt im Leisten der Entschädigung. Das Bestimmen einer gewissen Lieferzeit und einer Entschädigung für Nichteinhalten der letzteren ist verschieden und hängt häufig vom besonderen Uebereinkommen ab.

In der Regel stellt eine jede Bahn ihren Frachttarif selbständig auf. Da jedoch viele Bahnen, wie früher bereits erwähnt wurde, Unterstützungen verschiedener Art von Seiten des Staates empfangen, so kommt es vor, dass die Legislatur einen Maximalsatz vorschreibt.

* Wir bemerken, dass der Aufsatz in No. 53 über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Nordamericas von einem anderen Verfasser herrührt, als der vorliegende, die Fortsetzung des Aufsatzes in No. 40 bildenden Aufsatzes. Wir nehmen denselben auf, da derselbe sich in vielen Beziehungen zu den Mittheilungen in No. 53 ergänzend verhält. Die Red.

Die Frachtgebühr richtet sich nach den meistens in drei Classen eingetheilten Gütern. Im Durchschnitt wird sie etwa $^1/_{10}$ bis $^1/_5$ Cent pro 100 Pfund und per Meile betragen. Bei grösseren Entfernungen, wie zwischen New-York und St. Louis, auf welchen die Güter mehrere verschiedene Bahnen durchlaufen, tritt dasselbe Verfahren wie bei Passagieren ein, d. h. die Bahnen halten Conferenzen und bestimmen den Frachtsatz für einzelne Classen oder Artikel zwischen den Hauptplätzen. Dabei wird auch auf die Dampfboot-Concurrenz Rücksicht genommen. Unter den vielen concurrirenden Routen nehmen dann die Güter den vom Absender bestimmten Weg, und eine jede betreffende Bahn erhält pro Meilenzahl ihren Ratenantheil am Betrage der Durchfracht. Da letztere stets niedriger ist, als sie bei Addiren der auf den einzelnen Bahnen berechneten sein würde, so kann, wie bei Passagieren, der Fall eintreten, dass die Fracht z. B. von New-York über Cincinnati bis St. Louis billiger kommt, als nach einem an derselben Bahn gelegenen Orte zwischen Cincinnati und St. Louis*; denn in diesem Falle gilt nur der vereinbarte Frachtsatz bis Cincinnati, von da aber der höhere Frachtsatz, weil von Cincinnati aus jede Concurrenz ausgeschlossen ist.

Können sich die Bahnen über den Tarif nicht vereinigen, so entbrennt zuweilen ein hartnäckiger Kampf, insbesondere zwischen den grossen östlichen Bahnen: New-York und Erie, New-York-Central, Pensylvania Central, Baltimore und Ohio. Diese Bahnen sind die Hauptvermittler des Verkehrs zwischen Osten und Westen; eine jede trachtet darnach, die ihr am bequemsten gelegenen Verbindungen und Continuationen des Verkehrs für sich ausschliesslich zu gewinnen. Um dies zu erreichen, arbeiten die genannten Bahnen oft mit Verlust, aber nur nach Puncten, wohin Concurrenz besteht; ist der Concurrent aus dem Felde geschlagen oder zur Eingehung eines Vertrags gezwungen worden, dann wird jener Schaden wieder eingebracht. In der Regel siegt in solchen Kämpfen diejenige Verwaltung, welche das Publicum am besten bedient, denn ihr wendet sich bald der Strom des Personen- und Güterverkehrs zu. Der Staat als solcher mischt sich in dergleichen Kämpfe nicht ein, er lässt die von ihm fast unabhängigen Privatanstalten handeln, wie sie es ihrem Interesse zusagend finden; er weiss, dass das Publicum schliesslich durch sein Verhalten den Streit nach Massgabe der Leistungen der Concurrenten entscheiden wird, und zwar besser, als das anderwärts vom grünen Tische aus zu geschehen pflegt. Das ist der Segen der freien Bewegung **.

Einzelne unternehmende Spediteure und sehr grosse Handlungshäuser geniessen einen billigeren Frachtsatz gegen die Verpflichtung, ein bestimmtes Quantum zu versenden. Man sieht hierin für die kleineren Geschäftsleute keinen Nachtheil, eher einen Vortheil; denn auf jene Weise sind die ersteren im Stande, in durchgehenden Wagen Güter schneller, aber zum gleichen Frachtsatze wie die Bahnen selbst zu expediren. Diese Anstalten heissen „fast freight lines“ oder „freight Express“; sie sind noch neue Anstalten und erst in der Entwickelung begriffen; sie werden von Kaufleuten, nicht von Beamten geleitet. Theilweise stehen diese Anstalten mit den im ersten Beitrage beschriebenen „Expresses“ (Privatboten-Anstalten) in Verbindung.

Die Americanischen Bahnen haben fast immer Concurrenz auszuhalten, wenn nicht mit ihresgleichen, mit der Schifffahrt auf Flüssen oder Canälen. Und da sie sich wirklich Concurrenz machen, geniesst das Publicum die guten Früchte davon und steht sich gut dabei. —

Zum Schluss noch einige Worte über die Rechtsprechung in Nordamerica, über die Haftungspflicht der Eisenbahnverwaltungen wegen des zugefügten Schadens.

Der einzelne zur Entscheidung gelangende Fall wird weniger nach den allgemeinen geschriebenen Rechtsregeln, sondern weit mehr individuell nach seinen besonderen Umständen entschieden, und zwar nicht durch gelehrte Richter, sondern durch Geschworene, welche vorzugsweise die verschiedenen Interessen und Bedürfnisse der Betheiligten aufzufassen pflegen.

Nach dem Americanischen Rechte darf durch Anlegung von Eisenbahnen keine den Nachbarn schädliche Ableitung des Wassers gemacht werden — der Staat ist nicht befugt, Concessionen zu Anlagen zu ertheilen, die dergleichen Nachtheil herbeiführen, es ist daher die Eisenbahngesellschaft haftbar und schadensersatzpflichtig *.

In den Eisenbahnstatuten findet sich regelmässig die Bestimmung, dass die Gesellschaft denjenigen Grundeigenthümer entschädigen muss, dessen Land rechtswidrig beschädigt ist („injuriously affected“); darunter wird auch der Fall verstanden, wenn durch die Anlage ein Gebäude einstürzt, Erde ausgegraben wird, Feuersgefahr entsteht, wenn ein Ueberfahrtsrecht im Werthe sehr vermindert oder der Zugang zum Besitzthum gehindert wird. Wenn aber die Eisenbahn von der ihr verliehenen Befugniss einen verständigen und vorsichtigen Gebrauch macht und dadurch nur ein bisher bezogener Vortheil des Nachbars gehindert wird, so haftet sie nicht für Entschädigung. Als z. B. ein an der Eisenbahn liegender Wirth behauptete, dass durch die von dem Eisenbahnzuge bewirkte Erschütterung das Bier im Keller leide und er seinen Gästen nicht so gutes Bier geben könne, mithin an seinem Geschäftsgewinne Schaden erleide, ward ihm keine Entschädigung zugebilligt **.

Auch in America streitet man darüber, ob die Eisenbahngesellschaft durch besondere Reglements die ihr ausserdem nach den Gesetzen obliegende Verpflichtung, für Schaden zu haften, ablehnen oder gesetzlich nicht begründete Beschränkungen auflegen dürfe. Im Allgemeinen werden die Eisenbahngesellschaften nach den für den Fuhrmann bestehenden Rechtsnormen beurtheilt. Während nun nach der Rechtsprechung einiger Staaten, z. B. New-York, angenommen ist, dass sich die Eisenbahngesellschaften durch dergleichen reglementarische Bestimmungen von der allgemeinen Haftpflicht nicht befreien können — weil sie, wie der „common carrier“ nach dem für diesen bestehenden Gesetze zu gewisser Verantwortlichkeit haftbar seien und dagegen der Vertrag nicht entscheiden könne, indem sonst das Publicum dem Willen der Eisenbahngesellschaften preisgegeben würde —, erkennen andere Gerichte die Giltigkeit solcher beschränkenden Bestimmungen an. Dabei pflegen sie jedoch zu unterscheiden, ob die Beschränkung der Haftpflicht selbst von Arglist (dolus) und grobem Verschulden (culpa lata) befreien, oder nur auf andere Fälle wirken soll. Im ersteren Falle wird die beschränkende Erklärung als unwirksam behandelt. Jedenfalls muss die Person, die der Eisenbahn sich bedient, die fragliche Beschränkung kennen und gleichwohl den Vertrag eingegangen haben; und man nimmt an, dass der Reisende nicht schuldig ist, alle Anschläge der Eisenbahnen zu lesen, weshalb zur Giltigkeit der Beschränkung der Umstand nicht genügt, dass die beschränkende reglementarische Bestimmung auf dem Eisenbahnbüreau angeschlagen ist.

In der Regel haften die Eisenbahnen nur für den Schaden, welcher innerhalb ihres Gebiets, auf ihrer eigenen Linie entsteht. Entstand ein Schaden auf einer anderen Bahn, die von einer anderen Gesellschaft befahren wird, so unterscheidet man, ob der Schaden Waaren betrifft, welche einer Gesellschaft übergeben sind, oder ob Personen, welche auf der Bahn fahren, beschädigt werden. Im ersteren Falle haftet die erste Gesellschaft, welche Billets für eine weitere Strecke (über ihre Linie hinaus) ausgiebt, für allen Schaden, der auf der ganzen Bahn, für welche das Billet ausgegeben wurde, sich ereignet, falls sie vertragsmässig eine weitere Haftung als für ihre eigene Linie und bezw. zu mehr sich verpflichtete, als dazu, die Waaren der andern Gesellschaft gehörig zu übergeben. Sind die verschiedenen Gesellschaften zu einer neuen Gesellschaft bezüglich des Waarentransports verbunden — was jedoch verschieden ist von dem Falle, wo eine Gesellschaft nur als Mandatar der andern Gesellschaft erscheint — so haftet ebenfalls die annehmende, die erste Gesellschaft. Im zweiten Falle — wo es sich um Beschädigung von Passagieren handelt —

* Also auch in America Differenzial-Tarife! Die Red.

** Auch in Deutschland haben die Staats-Regierungen, so viel wir wissen, sich in derartige Concurrenz-Streitigkeiten nicht eingemischt. Die Red.

* Nicht minder in Deutschland. Vgl. Koch, Deutschlands Eisenbahnen.

** Vgl. hinsichtlich Deutschlands: Koch l. c. II. § 133, insbes. Anm. 1; hinsichtlich Americas: Mittermaier, im civilistischen Archiv von 1858, S. 415, Anm. 15. Die Red.

haftet nur diejenige Gesellschaft, auf deren Bahn der Schaden entsteht*.

* Wer sich für die hier einschlagenden Rechtsfragen interessirt, findet Belehrung und Anregung in folgenden Schriften Americanischer Juristen: Shelford, on the law of railways. Vermont 1855. — Redfield, a practical treatise on the law of railways. Boston 1854. — Pierce, a treatise on american railway-law. New-York 1857. — Bates and Ch. Smith, cases relating to the law of railways. Boston 1835—1855. Die Red.

Notizen über die Eisenbahnen in Australien.

Nach den neueren Nachrichten aus Sidney und Victoria sind die seit längerer Zeit in Ausführung begriffenen Eisenbahnarbeiten, welche contractlich von den Herren Peto & Co. übernommen waren, jetzt fast vollendet. Unter den interessantesten Arbeiten auf der südlichen Linie ist der Viaduct von Menangle zu nennen, welcher über den Fluss Nepear führt. Bei starken Regenströmen schwillt dieser Fluss zu einer grossen Höhe an, bei welcher die Wassertiefe bis 50 Fuss beträgt. Man nahm daher die ganze Höhe des Viaducts über dem Flussbett zu 56 Fuss an und construirte die Pfeiler so stark, dass sie im Stande waren, der ganzen Heftigkeit der Strömung bei der enormen Wassertiefe zu widerstehen.

Die Hauptträger des Viaducts bestehen aus 4 steinernen Pfeilern, welche je 150 Fuss von einander entfernt sind. Jeder Pfeiler ist im Querschnitt oval. Die beiden mittleren Pfeiler sind an der Basis 80 × 20 Fuss stark, am Ende dagegen 52 × 12 Fuss. Zur Herstellung der Fundamente für die beiden mittleren Pfeiler mussten Fangdämme gezogen und alles Wasser aus der so hergestellten Baugrube ausgepumpt werden. Die Fundirungen für den ersten Pfeiler am nördlichen Ufer lagen über dem Wasser und boten daher wenig Schwierigkeiten dar, während die Herrichtung der Fundirungen für den zweiten und dritten Pfeiler durch verzögernde Vorarbeiten sehr erschwert wurde. Nach der Entfernung des Wassers aus der Baugrube des zweiten Pfeilers fand man sehr bald festen Baugrund, während die Resultate bei dem dritten Pfeiler nicht so günstig waren. Es fand sich nämlich, dass der Felsen des Flussbettes stark nach einer Seite abhing; man musste deshalb grosse Mengen von Sand und Mudde entfernen und ausserdem bis zu einer viel grösseren Tiefe gehen, als man vorausgesetzt hatte. Zum Auspumpen des Wassers musste fortwährend eine Dampfmaschine thätig sein, da der Wasserzufluss nicht gänzlich abgeschlossen werden konnte, was theilweise seinen Grund darin hatte, dass einige der Spundpfähle auf im Flussbette versenkte Baumstämme gestossen und gebrochen waren. Der vierte Pfeiler kommt nicht auf Felsen, sondern auf einen Pfahlrost zu stehen. Die vorderen Pfähle sind bis zu einer Tiefe von 45—60 Fuss eingetrieben, in welcher Tiefe sie auf den Felsen stossen. Die hinteren Pfähle sind nur 8 Fuss tief in den Sand eingetrieben. Ueber die Pfahlreihen sind Längs- und Querschwellen gelegt, welche mit zwei diagonalen Lagen von vier Zoll dicken Bohlen belegt sind. Auf diese Bohlen kommt das Mauerwerk zu stehen. Der Steinbruch, welcher die zum Mauerwerk der Pfeiler erforderlichen Steine liefert, ist circa $1^1/_4$ Englische Meile oberhalb der Baustelle belegen und ist durch einen Schienenweg mit dem nördlichen Ende der Brücke verbunden. Der grösste Theil dieses Schienenweges liegt in einer sanft geneigten Ebene, so dass die beladenen Wagen ohne Zugkraft hinablaufen können. Ebenso führen Schienen nach dem über das Flussbett geschlagenen Baugerüste, und es ist mittelst einer endlosen Kette die Einrichtung so getroffen, dass die abwärts gehenden beladenen Wagen gleichzeitig die leeren Wagen aufwärts ziehen. Die Steine werden im Bruche bearbeitet und auf der Baustelle mittelst Winden versetzt. Die Pfeiler sind nicht vollständig massiv, sondern es sind sechs verticale Oeffnungen gelassen, welche bis zur Fluthhöhe mit Beton, und oberhalb der Fluthhöhe mit Thon ausgefüllt sind. Es ist so eine Ersparung an Mauerwerk erlangt, ohne die Widerstandsfähigkeit der Pfeiler zu beeinträchtigen. Zwischen dem ersten und zweiten Pfeiler sind drei oder vier Gerüste aufgeführt, welche einen temporären Oberbau tragen sollen, auf dem die eisernen Trägerplatten zusammengenietet werden können. Die eisernen Platten kommen in Längen von 30 bis 40 Fuss aus England und bilden in der Zusammensetzung zwei parallele kräftige Träger. Auf diese kommen Querträger in 3 Fuss Entfernung, welche mit Bohlen in der bei Eisenbahnbrücken gewöhnlichen Weise belegt werden. Auf diese Weise ist ein freier Weg von 24 Fuss Breite gebildet, dessen östliche Seite einen Schienenstrang tragen soll, und dessen andere Seite für einen gewöhnlichen Fahrweg bestimmt ist, falls das Bedürfniss desselben sich herausstellt. Zur Verbindung des etwa 500 Fuss langen Theiles des Viaducts zwischen den erwähnten vier Pfeilern mit den Ufern dienen zwei weitere Viaducte, von denen der auf der Nordseite 980 Fuss lang ist und aus Oeffnungen von 29 Fuss lichter Weite besteht. Die Pfeilerhöhen dieses Theiles variiren zwischen 8 und 19 Fuss und sind die Arbeiten fast vollendet. Der Viaduct der Südseite wird 440 Fuss lang und besteht aus Oeffnungen von 25 Fuss lichter Weite. Von den 4 Pfeilern des mittleren Viaducts ist der erste (nördliche) vollendet, der zweite ist über die Hälfte vollendet, für den dritten sind die Fundirungen beendigt und für den vierten sind die meisten Pfähle des Rostes eingetrieben. Bis Ende Juli dieses Jahres hoffte man das Mauerwerk vollendet zu haben, jedoch kann das Eisenwerk bis dahin unmöglich angelangt sein, da zwei Dritttheile desselben, welche auf dem „Indian Ocean“ verladen waren, mit dem genannten Schiffe untergegangen sind. Der Rest des Eisenwerks, welcher für die mittlere Spannweite bestimmt ist, wurde in dem „Oaklands“ verladen und war bis Ende März ebenfalls noch nicht angelangt. Der unglückliche Zufall wird natürlich die Vollendung des Werkes sehr verzögern und es ist kaum möglich, dass die Bahn bis Picton zu Anfang des nächsten Jahres eröffnet werden kann, wie es dem Contracte nach hätte geschehen müssen. Unterhalb Menangle sind sämmtliche Einschnitte vollendet, mit Ausnahme eines Einschnittes im Spanier Hügel und eines in der Nähe der Station Picton belegenen, welche jedoch beide stark in Angriff genommen sind. Eine bedeutende Strecke der Linie ist bereits mit der Steinbettung versehen, wozu das Material an verschiedenen Stellen in der Nachbarschaft der Bahn zu beschaffen gewesen ist.

Die 12 Englische Meilen lange Westlinie von Blacktown nach Penrith kann als vollendet angesehen werden, da nur noch ein sehr kleiner Theil der Strecke mit Schienen belegt werden muss. Vier Meilen der Strecke bis Rooty Hill sind bereits seit Januar dem Verkehr eröffnet, und obgleich dort keine Station erbaut ist (ein Eisenbahnwagen vertritt die Stelle eines Gebäudes), so hat sich dennoch ein bedeutender Verkehr sowohl an Gütern, als an Personen herausgestellt.

Die Eröffnung der Linie bis Penrith wird sich wohl noch mehrere Monate hinausziehen, da eine Meile derselben noch vollendet werden muss, welche nicht mit in den Contract von Peto & Co. eingeschlossen ist. Diese letzte Strecke wurde in der jüngsten Parlamentssitzung genehmigt und muss dieselbe genau festgelegt und ausgeführt werden, ehe die Strecke unterhalb South-Creek eröffnet wird, indem man an dem jetzigen Endpuncte der Linie nur temporäre Gebäude errichten könnte.

Die nördliche Linie ist jetzt bis Black Creek vollendet und die Stationsgebäude des letzteren Platzes fast zur Benutzung fertig. Es war beabsichtigt, Ende März schon den Verkehr bis Black Creek zu eröffnen, indessen ist noch keine officielle Ankündigung darüber erlassen.

Die Werke unterhalb Black Creek sind jetzt auf einem vorgerückten Standpuncte und werden vor Ende des Jahres vollendet werden.

Die Contracte über die südlich von Picton ins Innere führende neu zu erbauende Linie, welche vom Parlament bereits autorisirt ist, werden in nächster Zeit submittirt werden und es hängt von den Anerbietungen ab, welche der Regierung gemacht werden, ob wie bisher Contracte in grossem Massstabe, oder ob Contracte über kleinere Strecken abgeschlossen werden. Im letzteren Falle würde die Regierung die unmittelbare Aufsicht über den Bau führen.

Die Linie zwischen Morpeth und East Maitland, welche anfangs von einer Gesellschaft gebaut werden sollte, wird ebenfalls nächstens von der Regierung in Angriff genommen. Die Länge derselben beträgt nur $2^1/_2$ Englische Meilen, und sie verbindet die Great Northern Bahn mit dem Endpunct der Schifffahrt des Hunters.

Man beabsichtigt ferner eine Zweigbahn anzulegen von Blacktown an der Great Western nach Windsor, für welche Bahn in der letzten Parlamentssitzung 60,000 £ bewilligt sind. Diese Summe ist jedoch nur für eine Pferdebahn bewilligt, und das Parlament hat einen mit dem Bau solcher Bahnen vertrauten Ingenieur mit der Ausarbeitung der Pläne beauftragt. Ehe die Linie in Angriff genommen wird, will jedoch das Parlament die Projecte prüfen.

(The Engineer. May 30, 1862.)

Freiberg-Chemnitz.

Zur Frage des vollständigen Ausbaues der Dresden-Chemnitzer Bahn.

Fast alle grössern industriellen Städte des Königreichs Sachsen liegen in geringer Entfernung von einander am Fusse des die Wasserscheide gegen Böhmen bildenden Gebirges in einer Linie aufgereiht. Mit Ausnahme von Leipzig und Annaberg — Meerane u. Crimmitzschau liegen zu wenig abseits, um nicht jener Reihe beigezählt werden zu können — finden wir in dieser Linie sämmtliche über 10,000 Einwohner zählende Städte des Landes. In Entfernungen von durchschnittlich 3—4 Meilen folgen auf einander Zittau, Bautzen, Dresden, Freiberg, Chemnitz, Glauchau, Zwickau, Reichenbach, Plauen. Dreimalhunderttausend Menschen, nahezu der siebente Theil der Landesbevölkerung, wohnt allein in diesen Städten, abgesehen von den kleineren, aber auch noch ganz ansehnlichen Zwischenstationen, als: Werdau, Hohenstein-Ernstthal, Frankenberg etc. und der Bevölkerung der umliegenden Landschaften. Es ist rein unmöglich, eine Linie aufzufinden, die durch ihre dichte Bevölkerung und hohe Betriebsamkeit so concentrirte Unterlagen für einen starken Personen- und Güterverkehr darbietet. Und gerade auf dieser Linie geschah bisher, während anderwärts entschiedene Fehlspeculationen zur Ausführung gelangten, nichts Ganzes und Durchgreifendes. Noch heutigen Tages gähnt,

*

während man zum Theil mit Staatsmitteln an localen Zweigbahnen arbeitet, eine Lücke zwischen Freiberg und Chemnitz, eine Linie, zu deren Ausfüllung, selbst nach den höchsten Schätzungen, die in jenen secundären Unternehmen bereits engagirten Mittel mehr als genügt hätten.

Schritt für Schritt ist allerdings bisher die Ausfüllung vorgerückt. Nach Vollendung von Zwickau-Chemnitz, das nach Ausführung von Dresden-Tharandt dem Verkehr übergeben wurde, kam Tharandt-Freiberg an die Reihe. Jetzt bleibt der Weiterbau wahrscheinlich für lange Zeit sistirt, indem nach der Erklärung des Hrn. Finanzministers die Staatsmittel von der Voigtländischen und der Chemnitz-Annaberger Bahn für diese und die nächste Finanzperiode vollauf in Anspruch genommen sind und mit allzu raschem Vorgehen bedeutende Lasten auf die Steuerpflichtigen gewälzt werden dürften.

Und doch muss die Hinausschiebung eines Baues bedauerlich erscheinen, der, nach den einschlagenden Verhältnissen im Grossen und Ganzen betrachtet, nicht zu den unrentabeln und die Steuerzahler gefährdenden gehören kann. Einem eng verwachsenen Industriesystem, einer geographischen Gliederung angehörig, sind die fraglichen Gegenden durch keine künstliche Auseinanderhaltung der in ihnen vorhandenen Verkehrselemente (wie bei Zittau-Reichenberg durch die Zollgrenze) getrennt, sondern im Gegentheil zu einer grossen Entwicklung befähigt und berufen. Die als Schreckbild hingestellten Betriebsschwierigkeiten kennen wir recht wohl. Aber in dieser Beziehung ist von den beiden Leipzig-Chemnitzer Routen die Glauchauer ja auch entschieden ungünstiger gestellt und gleichwohl die frequentere, der nicht minderen Betriebsschwierigkeiten zu geschweigen, welche unsere Sächsisch-Bayerische Bahnverbindung darbietet, die gleichwohl noch immer allen concurrirenden Linien den Rang abläuft. Jene Schwierigkeiten liegen übrigens nicht auf dem projectirten Bahnstück Freiberg-Chemnitz, sondern auf dem schon vorhandenen Bahnstück Tharandt-Freiberg, dem sie auch noch den gesammten Localverkehr erschweren. — Und gleichwohl ist man nicht davor zurückgeschreckt.

Wohl hält man uns eine lange Rechnung vor, die 5 Millionen Thaler Kosten und nur 1 Proc. Zinsen für die Freiberg-Chemnitzer Linie über Frankenberg u. Oederan in Aussicht stellt. Fünf Millionen Capital und nur 1% Ertrag, das gibt, wenn man das Geld zu 4% borgen muss, 150,000 Thlr. jährlichen Zinsenverlust. Von einer vergleichenden Erörterung des Kostenanschlags und der Ertragsberechnung an sich absehend, wollen wir hier nur zwei principielle Fehler hervorheben, das Ausserachtlassen der indirecten Vortheile und die gesonderte Berechnung der Rentabiltät für eine unselbstständige Strecke. Bei der Tharandt-Freiberger wie bei der Voigtländischen Bahn hat man den, andern Classen von Staatsbesitzungen (dort den Hütten, hier den Waldungen) und ihrer Verwerthung aus dem Bahnbau erwachsenden Vortheil in die Erträge des letzteren miteingerechnet. Die erhöhte Nutzbarmachung der getrennten Staatseisenbahn-Strecken durch Herstellung der Verbindung, welche der über kurz oder lang doch eintretende Ankauf der Albertsbahn zur vollständigen machen würde, diesen dem Eisenbahnfiscus selbst zu Gute kommenden indirecten Vortheil hat man bei Freiberg-Chemnitz nicht berücksichtigt, während man bei der geringen Verzinsung des in Zweigbahnen angelegten Capitals auf die erhöhte Belebung des Verkehrs anstossender Hauptbahnen hinzuweisen nicht verfehlt.

Bei der Rentabilitäts- und Wichtigkeitsfrage einer Bahn muss stets das Ganze ins Auge gefasst werden.

Als ein Ganzes kann in unserer Frage nur die gesammte Strecke Dresden-Chemnitz betrachtet werden. Nach den bereits auf Dresden-Freiberg verwendeten Capitalien und den obgedachten Anschlägen für die Vollendung (Freiberg-Chemnitz), die wir, als zur Ablehnung des Projects hingestellt, für nicht zu niedrig ansehen dürfen, würden sich die Kosten jener Gesammtstrecke incl. der Erwerbung der Albertsbahn al pari, für den Staat auf 11 Millionen stellen, d. i. eine Million für die Meile. Unseres Wissens kostet die anschliessende Strecke Chemnitz-Plauen mindestens ebensoviel und doch wird gerade diese Partie der Westlichen Staatsbahnen mit Recht nicht als eine unfruchtbare Anlage, sondern als der eigentliche Schwerpunkt ihres Verkehrs betrachtet.

Wir müssen hier von principiellen Anschauungen, ob Staats- ob Privatbahnen, ganz absehen, aus Grund der bestimmt gegebenen Lage der realen Verhältnissen. Es wird deshalb nicht Wunder nehmen, wenn wir die Strecke Dresden-Chemnitz ganz in die Hände des Staats zu bringen wünschen. In einer Hand muss die Strecke sein, entweder ganz Staats- oder ganz Privatbahn. Sollte ein Privatunternehmen möglich werden, so müssten sich vor Allem die jetzigen Besitzer der Strecken Dresden-Tharandt (Albertsbahngesellschaft) und Tharandt-Freiberg (der Staat) ihres Eigenthums entäussern. Von Seiten des letzteren ist dies nicht wahrscheinlich, von Seiten der ersteren scheint der Verkauf an den Staat als ultimum refugium angesehen werden zu müssen. — Aber wann soll diess geschehen?

Wenn die beiden beschlossenen Eisenbahnen die Voigtländische und Chemnitz-Annaberger, innerhalb der in den Landtags-Verabschiedungen genannten Termine vorschreiten, so ist dazu in diesem Jahrzehnt wenig Aussicht.

Die Sparsamkeit eines Landes und die Schonung der Steuerpflichtigen kann unter Umständen auch eine geradezu unwirthschaftliche Massregel werden. Der Staat wird die Strecke Dresden-Tharandt früher oder später erwerben. Beide Strecken aber, Dresden-Tharandt sowohl wie Tharandt-Freiberg werden kaum je eher zu einer genügenden Rentabilität gelangen, ehe nicht die ganze Bahn, Dresden-Chemnitz, fertig gebaut ist. Die mangelhaften Ergebnisse dieser Strecken werden jedenfalls mehr und mehr eine zwingende Gewalt erlangen und den fernen Termin des Ausbaues der ganzen Bahn vielleicht näher rücken. (Nach dem „Adler“).

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Halle-Casseler Eisenbahn (vor der Commission des Herrenhauses für Eisenbahn-Angelegenheiten.) Der Entwurf des Gesetzes betreffend die Gewährung einer Zins-Garantie von 4 % für das Anlage-Capital einer Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und von da nach Cassel, nach Massgabe des mit dem Directorium der Magdeburg-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft unterm 25. Juni d. J. getroffenen Uebereinkommens wurde von der Commission des Herrenhauses für Eisenbahn-Angelegenheiten berathen. Die Bestimmung des § 13 des Vertrages: „Falls wider Erwarten die Genehmigung der Kurfürstlich Hessischen Regierung zum Bau der Strecke von Heiligenstadt nach Cassel nicht zu erlangen sein sollte, ist der Staat verpflichtet, auf Verlangen der Gesellschaft, die Bahn von Halle nach Heiligenstadt eigenthümlich zu erwerben, und die Actien Lit. B. in ein vierprocentiges Staatsschuld-Papier umzuwandeln,“ gab der Commission zu der Erwägung Veranlassung, ob es nicht rathsam sein dürfte, die Genehmigung des Vertrages bis nach erlangter Zustimmung der Kurfürstlich Hessischen Regierung auszusetzen, wobei darauf hingewiesen wurde, dass, wenn die Bahn nicht bis Cassel durchgeführt werden könne, der beabsichtigte Zweck einer kürzeren Verbindung der östlichen mit den westlichen Provinzen nicht erreicht werde und dass eine bei Heiligenstadt endende Bahn als eine Sackbahn zu betrachten sei, deren Erträge schwerlich hinreichen würden, das vom Staate zu übernehmende Anlage-Capital mit 4 % zu verzinsen. Der Regierungs-Commissar, Geheime Regierungsrath Maibach, gab zur Beseitigung dieser Bedenken folgende nähere Auskunft: Selbst wenn die Bahn auch nur bis Heiligenstadt gebaut werden sollte, so schliesse sie doch einen der Aufhülfe bedürftigen Landestheil auf und sei es leicht bei Göttingen oder Hannöverisch-Minden den Anschluss nach Westen zu erreichen Bei diesem Anschluss falle dann die Halle-Heiligenstädter Bahn auf einer Strecke von mehreren Meilen Länge mit der projectirten Bahn von Göttingen nach Gotha zusammen und erlange dadurch günstige Aussichten für ihre Rentabilität, sodass es der Zinszuschüsse des Staats, wenn überhaupt, doch immer nur in sehr geringem Masse bedürfen würde. Schon im Jahre 1853 seien übrigens die Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahn von Heiligenstadt nach Cassel mit der Kurfürstlich Hessischen Regierung dem Abschlusse nahe gewesen, hätten sich aber wegen verschiedener Bedenken der letzteren, z. B. wegen Anlage der Telegraphenlinien, wieder zerschlagen. Jetzt seien diese Verhandlungen aber von Cassel aus wieder aufgenommen, und bei dem lebhaften Interesse, welches man dort an dem Zustandekommen dieser Bahn und gegen die Ausführung einer Bahn von Göttingen über Heiligenstadt nach Gotha habe, lasse sich an einem günstigen Resultate gar nicht zweifeln. Die noch obwaltenden unwesentlichen Bedenken der Kurhessischen Regierung würden hoffentlich schwinden, sobald die Ausführung des Unternehmens bis Heiligenstadt durch die Zustimmung der beiden Häuser des Landtags gesichert sei. Wenn dieser von der Staats-Regierung mit Zuversicht gehegten Erwartung die erwähnte Bestimmung des § 13 des Vertrages nicht zu entsprechen scheine, so müsse bemerkt werden, dass die Aufnahme der letzteren in den Vertrag einestheils durch die Vorsicht geboten gewesen, andererseits von dem mitcontrahirenden Gesellschafts-Directorium um deshalb dringend gewünscht sei, damit nicht etwa die zu dem Vertrage einzuholende Genehmigung der General-Versammlung der Gesellschaft durch unbegründete Bedenken über die Ausführbarkeit des Unternehmens verzögert werde. Für den äussersten Fall, dass die Bahn nur bis Heiligenstadt sollte geführt werden können, sei übrigens durch ein, gleichzeitig mit der Unterzeichnung des Vertrages aufgenommenes Separat-Protocoll der Gesellschaft ausdrücklich die Verpflichtung aufgelegt, die Ausgabe der Actien des neuen Unternehmens auf die für die Strecke Halle-Heiligenstadt zu verwendende Bausumme zu beschränken. Die Commission erklärt sich hiermit einverstanden, und erachtet durch die hier ertheilte Auskunft die oben angeregten Bedenken für beseitigt. Bei näherer Prüfung der speciellen Bestimmungen des Vertrages fand sich von keiner Seite etwas zu erinnern,

vielmehr war in der Commission die Ueberzeugung vorherrschend, dass durch den Vertrag die Interessen des Staates auf das Sorgfältigste wahrgenommen seien; wobei namentlich die nach §§ 12 und 20 erreichten Vortheile, das Aufhören der Zinsgarantie nach zehnjähriger 4procentiger Verzinsung des Actien-Capitals aus dem Reinertrage der Bahn und die Anstellung von Militär-Anwärtern in dem Personal der Strecken-Beamten, allseitig lebhafte Anerkennung fanden. Die Commission beschloss hiernach, mit allen gegen eine Stimme, die Genehmigung des Vertrages zu empfehlen. In Beziehung auf § 1 des Gesetz-Entwurfes gelangte noch eine Petition des Magistrats und der Stadtverordneten zu Eisleben und der Mannsfelder Gewerkschaft vom 23. Juli d. J. zur Berathung, worin beantragt wird: das Herrenhaus wolle beschliessen, dass die Bahn über Eisleben gebaut und dass dies ausdrücklich in dem Gesetz-Entwurfe ausgesprochen werde. Die Commission konnte sich dem Anerkenntniss nicht verschliessen, dass es im hohen Grade wünschenswerth sei, die bedeutende Stadt Eisleben mit ihrem ausgedehnten und gewinnreichen Bergbau in die Eisenbahnlinie zu ziehen, und dadurch die Rentabilität des Unternehmens zu fördern. Da aber die technischen Ermittelungen über diese Richtung noch nicht beendet sind, so musste die Commission Anstand nehmen, die Aufnahme einer näheren Bestimmung dieserhalb in den Gesetz-Entwurf zu befürworten, glaubte vielmehr, die Entscheidung der Staats-Regierung überlassen zu dürfen, nachdem die Geneigtheit der letzteren zur möglichsten Berücksichtigung der Wünsche der Petenten von dem Herrn Regierungs-Commissar zu erkennen gegeben war. Sodann wurde das ganze Gesetz mit allen gegen eine Stimme angenommen.

Schlesische Gebirgsbahn. (Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Kohlfurt und Görlitz über Lauban, Greiffenberg und Hirschberg nach Waldenburg.) Die Commission des Herrenhauses hat den Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Kohlfurt und Görlitz über Lauban, Greiffenberg und Hirschberg nach Waldenburg am 6. Aug. zum Schluss berathen. Seitens der Regierungs-Commissarien wurde für das genannte Project geltend gemacht: Die sämmtlichen Berichte der betreffenden Behörden, welche über den Bau der Schlesischen Gebirgsbahn gehört worden, lauteten demselben günstig und sprächen sich dringend für dessen baldigen Beginn aus. Die Baumwollen-Industrie liege darnieder und man gehe im Schlesischen Gebirge, wo dieselbe sehr ausgedehnt sei, bedenklichen Zuständen entgegen, denen durch den Bau der projectirten Bahn mit abgeholfen werden könne.

Diese Bahn werde der Böhmischen Bahn Concurrenz machen, nicht aber, wie von einigen Seiten befürchtet werde, der Niederschlesisch-Märkischen. Die letztere habe aus der Gegend, welche die neue Bahn durchschneiden werde, nicht viel Transportgegenstände zugeführt erhalten; nur der Kohlentransport aus dem Waldenburger Revier, welcher über Kohlfurt hinausgehe, werde der Liegnitz-Kohlfurter Strecke entzogen werden, dagegen der Niederschlesischen Bahn durch die neue Bahn bei Kohlfurt wieder zugeführt, und zwar wegen Verminderung der Transpostkosten voraussichtlich in so gesteigertem Maasse, dass dadurch und durch den neu eröffneten Verkehr mit dem Schlesischen Gebirge die Niederschlesische Bahn nicht nur Ersatz für den Ausfall auf der Liegnitz-Kohlfurter Strecke, sondern auch für den auf der Frankfurt-Berliner Strecke nach Herstellung der Bahn von Berlin nach Küstrin bevorstehenden Ausfall finden dürfte. Der Bau von Eisenbahnen sei anerkanntermassen ein wesentlicher Hebel für die Finanzkraft des Landes. 1. Die Staatsregierung habe deshalb beabsichtigt, ein umfassendes Eisenbahnnetz für den ganzen Staat aufzustellen, aber einerseits habe schon die nächstfolgende Zeit nach dessen vorläufiger Entwerfung Abänderungen als nothwendig erscheinen lassen, anderseits sei man zu dem Beschlusse gelangt, immer nur so viel Mittel auf den Eisenbahn-Bau zu verwenden, als je nach der Lage des Geldmarktes anräthlich erscheine. Die Schuldenmasse des Staates sei allerdings seit den letzten 12 Jahren gestiegen, die Steuerkraft des Landes habe sich aber nicht verringert, sondern zugenommen. Schulden zu productiven Anlagen schwächten erfahrungsmässig die Finanzkraft des Landes nicht, sondern steigerten dieselbe. Dies sei bei den zu Eisenbahnbauten contrahirten Staatsschulden um so mehr der Fall, als die Preussischen Staatsbahnen so bedeutende Betriebs-Ueberschüsse gewährten, dass daraus die Zinsen und Amortisationsraten der zu den Baukosten aufgenommenen Anleihen vollständig gedeckt würden. — Aus der sodann folgenden Specialdebatte heben wir nur hervor, dass nach den Erklärungen des Regierungs-Commissars die Provinzialbehörden sich bezüglich der Schlesischen Gebirgsbahn zu Gunsten der kürzeren Linie über Lauban und Greiffenberg ausgesprochen haben, und dass vor etwa 10 Tagen auch der König sich für diese Linie entschieden hat. Seitens der Staatsregierung findet sich daher nichts dagegen zu erinnern, dass diese Richtung in dem Gesetze bezeichnet werde. Die von dem Hause der Abgeordneten gemachte Einschaltung in der Ueberschrift und im § 1 des Gesetzentwurfs fand auch allgemeine Zustimmung, und wurde schliesslich die Ueberschrift, der Eingang und der § 1 des Gesetzentwurfes in der Fassung, wie solche von dem Hause der Abgeordneten beschlossen, mit allen gegen 1 Stimme angenommen. — Auf eine Anfrage, wie die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens, für welchen sich in den Anschlägen kein Absatz findet, gesichert sei, gab der Regierungs-Commissar folgende Auskunft: Für die Schlesische Gebirgsbahn habe sich ein Comité gebildet, welches die Interessenten nach Massgabe der ihnen erwachsenden Vortheile, unter Zutritt der Kreise etc. zu der Grund-Entschädigung heranziehe.

Berlin-Küstrin. Auch das Project einer directen Eisenbahn von Berlin nach Küstrin lag am 6. d. M. der Commission des Herrenhauses zur Berathung vor. Wenn gleich durch den Bau dieser Bahn der Staatsbahn von Berlin über Frankfurt nach Küstrin ein bedeutender Theil ihrer bisherigen Frequenz entzogen werden wird, so lässt sich derselbe nach der Ansicht der überwiegenden Mehrheit der Commission doch nicht umgehen, weil der Verkehr seit dem Anschlusse der Russischen Eisenbahn nach Petersburg auf der bestehenden Berlin-Frankfurt-Küstriner Bahn kaum mehr bewältigt werden kann, und die dadurch herbeigeführten Schwierigkeiten nach der bald bevorstehenden Eröffnung der Bahn von Thorn nach Warschau sich noch erheblich steigern werden. Nach der Mittheilung des Regierungs-Commissars Maibach, hat die Mehr-Einnahme der Ostbahn für den Monat Juni des laufenden Jahres im Vergleich zum Vorjahre 109,000 Thlr. betragen, woraus sich der bedeutende Umfang des derselben aus Russland zugeführten, zur Zeit erst in der Entwickelung begriffenen Verkehrs genügend übersehen lässt. Wollte man auf den Bau der directen Bahn nicht eingehen, so müssten auf der bestehenden Bahn zur Beseitigung von Stockungen des Verkehrs so bedeutende Neubauten und Erweiterungsbauten, namentlich an den Bahnhöfen, stattfinden, so dass dazu ein grosser Theil der Kostensumme erforderlich sein würde, mit welcher sich die directe Bahn herstellen lässt.

Der Ausbau der letzteren ist also um so mehr vorzuziehen, als dieselbe im wesentlichsten Interesse des allgemeinen Verkehrs die Verbindung zwischen Berlin und Küstrin um mehr als 4 Meilen abkürzt, der Zufuhr nach der Hauptstadt einen neuen Schienenweg eröffnet und dem Oderbruche die Abfuhr seiner, grösstentheils für Berlin bestimmten Erzeugnisse der Landwirthschaft und Viehzucht erleichtert. Dass aber dieser Bau nicht einer Actien-Gesellschaft überlassen werden darf, sondern auf Staatskosten unternommen werden muss, kann einem Zweifel nicht unterliegen, weil gerade die Strecke von Küstrin bis Berlin der rentabelste Theil der schon jetzt sich hoch verzinsenden Ostbahn werden wird. Nur von einem Mitgliede der Commission wurden gegen die Ausführung des Projectes Einwendungen erhoben, und zwar einmal unter Hinweisung auf die von demselben schon oben geltend gemachten allgemeinen Bedenken in Bezug auf die dermalige Finanzlage des Staates und sodann mit Rücksicht darauf, dass jedenfalls doch die projectirte Bahn, als eine Concurrenz-Bahn, der bestehenden Staatsbahn von Berlin über Frankfurt nach Küstrin den ganzen durchführenden Verkehr entziehen, also die Einnahmen der letzteren sehr bedeutend schmälern werde. Nachdem von dem Regierungs-Commissarius darauf aufmerksam gemacht war, dass der Einnahme-Ausfall der Staatscasse gerade im gegenwärtigen Augenblicke am wenigsten fühlbar werden würde, weil die Einnahmen der Ostbahn so erheblich gestiegen seien, und dass daher gerade jetzt der richtige Zeitpunct sei, die directe Concurrenzbahn von Berlin nach Küstrin zur Ausführung zu bringen, wurde von der überwiegenden Mehrheit der Commission die obigen Einwendungen für beseitigt erachtet. Was die unentgeltliche Hergabe von Grund und Boden anlangt, so soll für die Strecke Berlin-Küstrin die betreffende Anforderung so gestellt werden, wie sie in neuerer Zeit immer, namentlich in Vor- und Hinterpommern und in der Eifel, gestellt sei. Der Bau werde erst nach unentgeltlicher Hergabe des Grund und Bodens begonnen. An die Stadt Berlin aber sei eine solche Anforderung nicht gestellt, vielmehr in der Anschlagssumme von 1,400,000 Thlrn. für die Bahnhofsanlagen in Berlin etc. die Grundentschädigung mit einbegriffen, weil dieselbe innerhalb der Stadt und in deren nächsten Umgebung bei dem hohen Werthe der Grundstücke eine solche Höhe erreiche, dass man der Stadt deren Uebernahme nicht zumuthen dürfe. Der ganze Gesetz-Entwurf wurde mit allen gegen eine Stimme angenommen. (B. B.-Z.)

Cöln-Soester Eisenbahnproject. Soest, 6. September. Nach einer Mittheilung in dem gestrigen Anzeiger sind für das Cöln-Soester Eisenbahn-Unternehmen ausser den 15,000 Thlr., die von hiesiger Stadtcasse übernommen worden, von hiesigen Privaten 5600 Thlr., in Menden und Umgegend 400,000 Thlr., in Hagen 200,000 Thlr., in Lüdenscheid bis Rönsahl 600,000 Thlr. in Halver 150,000 Thlr., in Cöln 100,000 Thlr. gezeichnet worden.

Neustadt a. H.-Dürkheim. Dem für Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt a. H. nach Dürkheim gebildeten provisorischen Comité ist, wie die „Bayer. Ztg." meldet, die landesherrliche Bewilligung zur Bildung einer Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neustadt a. H. nach Dürkheim unter dem Namen: „Actiengesellschaft der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn" mit dem Sitze in Ludwigshafen a. Rh. ertheilt, und zugleich dieser Actien-Gesellschaft die erforderliche Eisenbahn-Concession verliehen worden.

Die Staatsregierung übernimmt die Garantie eines Zinsenertrages von 4 pCt. auf 25 Jahre, wogegen die Bahn nach 99 Jahren unentgeltlich an den Staat zu fallen hat. (S. Z.).

Kaschau-Oderberger Bahn. (Concessions-Bewerbung). Wien, 3. September. Für die Bahn von Kaschau nach Oderberg über das Hernader und Waager Thal haben sich zwei Competenten gemeldet. Die Belgisch-Holländische Gesellschaft Riche & Comp. hat zu

den Vorarbeiten die behördliche Bewilligung schon erhalten und Hrn. Emerich v. Fest in Ober-Ungarn ersucht, dem dieser Tage anlangenden Ingenieur hülfreich an die Hand zu gehen. Die andere Gesellschaft, welche auf Englisches Capital rechnet und Herrn von Thierry, den gewesenen Polizei-Minister, zu ihrem Bevollmächtigten ernannt hat, sendete schon Mitte August einen Englischen Ingenieur nach Ober-Ungarn, der sowohl die Theissbahn besichtigte, als auch in den Comitaten Zips, Liptau, Trentschin eine vorläufige Beschau der zu durchlaufenden Strecke unternimmt. Diese letztere Gesellschaft ist auch mit der Wiener Creditanstalt wegen Ankaufs der in ihrem Besitze befindlichen Theissbahn-Actien in Verhandlung getreten, welche im Monat Juli zu keinem Resultat führte, nun aber neuerdings angeregt wurde. (Oesterr. C.-Bl.)

Steinbrück-Sisseker Eisenbahn. (Eröffnung.) Die Eröffnung dieser Eisenbahnstrecke steht bald bevor, schon am 31. August fuhr eine Locomotive um 4½ Uhr von Steinbrück ab und kam ohne die mindeste Störung in Agram um 1¼ Uhr Nachmittag an, legte daher diese Wegstrecke in 3 Stunden zurück.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. (Kohlentarif.) In Folge Vereinbarung mit der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft ist für directe Steinkohlen-Transporte in ganzen Wagenladungen aus dem Niederschlesischen Kohlenreviere nach sämmtlichen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn, einschliesslich des Hamburger Bahnhofes, im Anschlusse an den für derartige Sendungen nach den Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eingeführten Tarif mit dem 1. September ein ermässigter Frachttarif in Kraft getreten.

Rheinisch-Thüringischer Eisenbahn-Verband. (Frachtermässigung). Die vereinigten Verwaltungen des Rheinisch-Thüringer Eisenbahn-Verbandes haben vom 5. Sept. ab bedeutende Frachtermässigungen auf der Route Düsseldorf (Bergisch-Märkische Eisenbahn) per Naumburg, Weissenfels, Merseburg, Halle und Leipzig eingeführt.

— y — **Cöln-Mindener Eisenbahn.** (Fahrplan). Vom 5. September a. c. ab sind bezüglich der Hauptroute Cöln-Minden* einige unwesentliche Fahrplan-Aenderungen eingetreten, indem die Fahrzeit des Localzugs von Dortmund und Minden um 7 Minuten und die des Localzugs von Deutz nach Minden um 10 Minuten abgekürzt worden ist. Hinsichtlich der Anschlüsse im directen Verkehr mit den Stationen des Norddeutschen, Niederländischen und Ostfriesisch-Rheinischen Verbandes, sowie mit der Bergisch-Märkischen-, Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter-, Rheinischen und der Main-Weser Eisenbahn, deren Fahrpläne zur Zeit unverändert fortbestehen, bleiben die Fahrzeiten vom Sommer-Semester. Fahrzeit von Cöln resp. Deutz nach

	mit Schnellzug	Courierzug	Tages- Personenzug	Nacht-
Minden	5 St. 44 Min.	4 St. 54 Min.**	9 St. 35 Min.	8 St. 45 Min.
Hannover	7 „ 30 „	6 „ 13 „	12 „ — „	11 „ 25 „
Bremen	10 „ 35 „	15 „ — „	14 „ — „	13 „ 15 „
Harburg	13 „ 50 „	12 „ 15 „	— „ — „	16 „ 25 „
Braunschw.	9 „ 7 „	7 „ 34 „	23 „ 10 „	14 „ 15 „
Magdebg.	11 „ 33 „	9 „ 40 „	26 „ 35 „	18 „ 10 „
Berlin	14 „ 45 „	12 „ 30 „	30 „ 50 „	23 „ — „
Leipzig	14 „ 30 „	13 „ 20 „	30 „ — „	23 „ 35 „
Dresden	17 „ 30. „	16 „ 45 „	33 „ 40 „	27 „ 30 „
Wien	36 „ 15 „	36 „ 29 „	— „ — „	46 „ 25 „

Fahrzeit von Deutz via Giessen nach Frankfurt 6¼ resp. 8 Stunden, Cassel 9 1/12 resp. 12 5/6 Std., Leipzig 14 5/6 Std., Dresden 20 Std.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. (Ausserordentliche General-Versammlung.) Die Actionäre der Bergisch-Märkischen Bahn sind auf den 11. October zu einer ausserordentlichen General-Versammlung zusammenberufen worden, um über das Verhältniss der genannten Bahn zur Wilhelmsbahn, über die Ausführung einer Bahn von Elberfeld nach Cöln etc. zu berathen und Beschluss zu fassen. (S. offic. Anz. S. 739.)

\+ **Tharandt-Freiberger Staats-Eisenbahn.** (Verkehr.) Freiberg, 8. am Septbr. Der Personen- und Güterverkehr auf unserer neuen Eisenbahn, namentlich aber der erstere, hat bisher alle davon gehegten Erwartungen weit übertroffen, und die bisher für dieselbe angeschafften Personenwagen — dem Vernehmen nach circa ein Dutzend — erweisen sich oft als völlig unzureichend, sodass nicht selten Wagen anderer Bahnen (namentlich der Leipzig-Dresdener), sowie Lowrys und selbst Gepäckwagen zu Hülfe genommen werden müssen. Die Bewohner der Residenz besuchen unsere schlichte, schmucklose Bergstadt massenhaft; am 27. August kamen die Gewerbvereine aus Dresden, Pirna und Dippoldiswalde (über 700 Personen beiderlei Geschlechts) hierher; am 10. Septbr. erwarten wir die zahlreiche Bogenschützen-Gesellschaft aus Dresden, sowie später noch andere dasige Gesellschaften. Zu bedauern ist nur, dass der jetzige Fahrplan eine ausgedehntere Benutzung der Bahn erschwert, namentlich eine solche zu kleinen Nachmittags-Excursionen von hier aus, indem Nachmittags kein Zug früher als um 4 Uhr von hier abgeht. Leicht könnte diesem Mangel abgeholfen werden, wenn — wenigstens Sonntags — etwa um 2 Uhr ein Zug von hier nach Tharandt abginge und — als Fortsetzung des in Dresden um 6 Uhr Abends abgehenden Dresden-Tharandter Localzugs — etwa um 8 Uhr wieder hier einträfe, während jetzt zwischen 4 und 10 Uhr Abends kein Zug hier ankommt. Ueberhaupt dürfte es angezeigt sein, in Zukunft die Zahl der zwischen hier und Dresden circulirenden täglichen 4 Züge in jeder Richtung um einen zu vermehren, wie ja auch von Dresden nach Meissen und umgekehrt täglich 5 Züge gehen. Ueber den Güterverkehr sind in Bezug auf Pünctlichkeit und Ordnung noch manche Klagen zu vernehmen. Zu verkennen ist aber nicht, dass die den Betrieb der Staatsbahn unterbrechende (Dresden-Tharandter oder) Albertsbahn ein grosses und nicht ohne Weiteres zu beseitigendes Hinderniss bildet. Die Actien der letztern Bahn sind in den letzten Monaten erheblich im Preise gestiegen: am 31. Januar waren sie mit 47½ G. (No. 12), am 31. Juli mit 59¾ B. (No. 65) notirt. Indessen wird die Gesellschaft ein nicht unbedeutendes Capital aufwenden müssen, um ihr Betriebsmaterial in einer den Anforderungen des jetzigen Verkehrs genügenden Weise zu vervollständigen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. (Abschlags-Dividende pro 1862.) Die Abschlags-Dividende für das laufende Betriebsjahr 1862 ist vom Verwaltungsrathe auf 2 % (fl. 5 per Actie von fl. 250) festgesetzt worden.

Ausland.

Thorn-Lowicz. Thorn, 6. September. Wie die „Bromberger Zeitung“ aus guter Quelle erfährt, ist die Bahnstrecke Thorn-Lowicz (die Verbindung Lowicz-Warschau besteht schon längere Zeit) bereits von Locomotiven befahren worden. Man sieht der Verkehrseröffnung Mitte November entgegen, womit die Warschau-Bromberger Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betrieb übergeben wird.

Schweizerische Ostwestbahn. Die Inhaber von noch nicht eingelösten Zins-Coupons der fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen auf die Schweizerische Ostwestbahn-Gesellschaft werden von der Liquidations-Behörde aufgefordert, dieselben bis Ende Septbr. d. J. bei der Bernischen Kantons-Casse in Bern zur Bezahlung einzureichen.

Ostindien. (Statistisches). Im letzten Jahre sind in Ost-Indien 760 Engl. Meilen neue Bahnen eröffnet und etwa 7 Millionen Pfd. Sterl. für neue Bahnen überhaupt verausgabt worden. Im Anfange d. J. waren 1600 Meilen im Betriebe und 3050 Meilen im Bau begriffen. Ausser den hierfür bereits verausgabten 26 Mill. Pfd. Sterl sind noch etwa 60 Millionen Pfd. Sterl. zur Vollendung des projectirten Bahnnetzes nöthig, demnach im Ganzen etwa 600 Millionen Thlr. Ausserdem beabsichtigt man, leichte Bahngleise auf den Chausseen anzulegen. Dieses System, welches auch in England und Preussen neuerdings in Anregung gebracht worden ist, aber auf mancherlei Vorurtheile und Schwierigkeiten stösst, scheint in bevölkerten und industriellen Gegenden einer grossen Zukunft entgegen zu gehen.

Postwesen.

þ **Ueberlands-Poststrasse nach Californien.** Aus einer in San Francisco erscheinenden Zeitung entnimmt das „Magaz. f. L. d. Ausl.“ die Nachricht von der Herstellung einer regelmässigen Postverbindung mit Beförderung von Personen zwischen den Staaten und Gebieten von Missouri, Utah und Californien, welches Transportmittel, den Weg von circa 1600 Englischen (350 Deutschen) Meilen regelmässig in 17 bis 18 Tagen zurücklegt. — Ein Postwagen geht täglich sowohl von St. Joseph als auch von Placerville, den beiden Endpuncten, ab, und zwar an dem ersteren Orte, nachdem dort der Eisenbahnzug von Hannibal, im oberen Theile des Staates Missouri, angekommen, während Placerville mit San Francisco ebenfalls durch eine Eisenbahn verbunden ist. Das Fahrzeug ist eine mit vier Pferden bespannte stage-coach (grosse Kutsche), für welche auf der Strecke an einigen Stationen statt der Pferde, Maulesel bereit stehen. Von St. Joseph geht der Weg nach Julesburgh und von da nach dem Mormonen-Staat am grossen Salzsee (Salt Lake City). — Die Mormonen haben dem Unternehmen nicht allein nichts in den Weg gelegt, sondern fördern es auf jede Weise. Nach 10½ Tagen gelangt man von St. Joseph nach der Salzseestadt, wo ein längerer Aufenthalt stattfindet und worauf dann die Reise nach Carsou weiter geht, von wo man alsdann über die Sierras nach Placerville gelangt. Hergestellt ist diese Postverbindung im Laufe des verflossenen Jahres.

þ **Die Beförderung der Englisch-Ostindischen Post.** (Ueberlandspost. Bekanntlich ist im Jahre 1839 zwischen England und Frankreich eine Convention geschlossen, der zufolge Frankreich sich verpflichtet, die Beförderung der Englisch-Ostindischen Post durch Frankreich und zwischen Marseille und Alexandrien zu besorgen. Nun ist aber der Weg über Deutschland entschieden kürzer als derjenige über Frankreich, es lässt sich mithin auch annehmen, dass man in England dies erkennen und dem ersteren Wege baldigst den Vorzug geben werde. Schon vor länger als zwei Jahrzehnten machten die Probefahrten des Lieutenants Waghorn Aufsehen, welcher darauf ausging, die Vorzüge der Triester Route vor der Marseiller darzuthun. Die Englische Regierung gab indessen diesen Waghorn'schen Plan auf, bei welchem sie wegen der vielen beim Transit über Triest be-

* Die Cöln-Mindener Bahn umfasst nach dem Fahrplan folgende Strecken: Cöln-Minden mit 34,9 Meilen, Ruhrort-Oberhausen 1,3 Meilen, Oberhausen-Emmerich 8,1 Meilen, Deutz-Giessen 22,0 Meilen, Betzdorf-Siegen 2,3 Meilen. Summa 68,6 Meilen.

** Kürzeste Fahrzeit: 7,12 Meilen auf 1 Stunde.

theiligten Deutschen und Ausserdeutschen Staaten nicht die gleichen Vortheile und Garantieen fand, als auf der Route über Marseille. Inzwischen wird aber die Triester Route bereits von einer anderen überholt, nämlich von derjenigen über Wien und Pesth, d. h. wenn erst die Eisenbahn bis Constantinopel beendigt und eine Bahn durch Kleinasien bis zum Golf von Bassora gebaut sein wird. Der Postrath Stephan knüpft in seinem Werke „Geschichte der Preussischen Post" an diese Route grosse Hoffnungen für Deutschland und für die Entfaltung des Germanischen Geistes über das einst so blühende Kleinasien. — Dann hat der Weg nach dem Oriente, meint er, wieder seine alte Richtung über Brüssel, Cöln, Frankfurt a/M. und Nürnberg eingenommen und von Nürnberg aus wird sich eine Route, wie im Mittelalter und vor der Entdeckung des Seeweges nach Ostindien durch Vasco de Gama abzweigen, während die andere Route (die Hauptpoststrasse alsdann) von Nürnberg aus nach Wien und von dort dem Laufe der Donau folgend, durch Ungarn bis zur Hauptstadt Constantins des Grossen und Justinians sich erstreckt, (der natürliche Weg, den auch die Kreuzfahrer nahmen). — So zeigt sich vielleicht in nicht zu ferner Zeit, dass auch in Bezug auf die Verkehrswege der Kreislauf ein Naturgesetz ist.

Schifffahrt.

Holsteinischer Canal. (Veränderte Richtung). Aus Holstein, 28. August. Ueber den früher von uns besprochenen projectirten Holsteinischen Canal liegen weitere Details vor. Nach den neuesten Terrainprüfungen hat nämlich der Generalbevollmächtigte der Nordamericanischen Actiengesellschaft, Mr. Hansen in Kopenhagen, die Idee gewonnen, den Canal nicht bei Brunsbüttel, sondern vor der näher Hamburg liegenden Ortschaft Brockdorf in die Elbe ausmünden zu lassen. Gleichzeitig würde der Canal durch die Ostholsteinischen Landseen Wardensee und Taschensee hindurch geleitet, das ursprünglich gewählte Bad Haffkrug dagegen als Ausgangspunct an der Ostsee dem Canal erhalten werden. Durch die veränderte Ausmündung des Canals in die Elbe würde die Länge desselben von $14^1/_2$ auf 12 Meilen verkleinert und an den Küsten wegen der dadurch ermöglichten Leitung des Canals durch minder fruchtbare und deshalb minder kostspielige Landstrecken gespart werden. Die Städte Ploen und Eutin würden durch den veränderten Bauplan mit einem Zweig-Canal von 12—14 Fuss Tiefe bedacht werden, während in der unmittelbaren Nähe der Altona-Kieler Eisenbahnstation Elmshorn zum Zwecke der Löschung und Verladung von anlangenden oder abgehenden Waaren ein umfangreiches Hafenbassin hergerichtet werden würde. Die reguläre Breite des Canals ist dabei im Wasserspiegel zu 180 und im Boden zu 80 Fuss (der Tiefgang bleibt unverändert mindestens 24 Fuss) bestimmt worden. Das Canalproject hat bereits jetzt ein so grosses Interesse im Holsteinischen Volke wachgerufen, dass die demnächstige Actienzeichnung auf keinerlei Schwierigkeiten stossen dürfte.

Miscelle.

Ein Eisenbahnzug zur Charge gegen den Feind benutzt. Die letzte That der Unionisten vor Räumung der Station Savage an der Virginia Eisenbahn, unfern der Chickahominy-Brücke am 30. Juni a. c. verdient ihrer Eigenthümlichkeit wegen besonders erwähnt zu werden, da wohl hier zum ersten Male eine Locomotive, resp. ein Eisenbahn-Wagenzug zu einer „Charge" gegen den Feind angewendet worden ist.

Als General Williams die Unmöglichkeit sah, alle Kriegsvorräthe an Munitionen und Mundproviant zu retten, ertheilte er dem Lieutnant Harry Power die Ordre, Alles zu vernichten, was nicht mit fortgeschafft werden könnte. In Ausführung dieser Ordre, belud Lieutnant Power 16 Eisenbahn-Waggons mit allen zurückbleibenden Geschütz- und Mundvorräthen und dirigirte sie nach der Chickahominy-Brücke zu auf den Schienensträngen, längs welchen die Conföderisten Position gefasst hatten.

Im geeigneten Momente wurde diese kostbare Ladung in Brand gesteckt, der Maschinenführer setzte vollen Dampf an und nachdem er mit einem kühnen Sprung die Maschine verlassen, fuhr oder vielmehr rasete dieser sonderbare Güterzug mit Blitzesschnelle sich selbst überlassen dem Feinde entgegen.

Das Schauspiel dieses mitten in der feindlichen Position explodirenden anscheinend rasenden Zuges, war eben so grossartig als neu.

Da die Brücke bei Anzug dieser unerklärlichen Masse in Brand gesteckt worden war, so stürzte der ganze Zug mit furchtbarem, donnerähnlichem Krachen in dem Chickahominyfluss!

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Herren Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn werden hierdurch zu einer ausserordentlichen General-Versammlung auf den

11. October dieses Jahres, Vormittags 9 Uhr,

in das Geschäftslocal der Königl. Eisenbahn-Direction hierselbst eingeladen, um darüber zu berathen und Beschluss zu fassen:

1) ob und unter welchen Bedingungen die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft das gesammte Vermögen der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft zu dem Zwecke übernehmen soll, um die Prinz-Wilhelm Eisenbahn mit der Bergisch-Märkischen Bahn als einen integrirenden Theil der letzteren zu vereinigen;
2) ob die zufolge des Statut-Nachtrag vom 6. Juli 1853 für den Bau der Dortmund-Soester Eisenbahn emittirten Stamm-Actien Lit. B. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in Bergisch-Märkische Stamm-Actien Lit. A. umgewandelt werden sollen;
3) ob die zufolge des mit dem Staate am 14. September 1850 abgeschlossenen Vertrages eingesetzte Deputation der Actionaire um zwei Mitglieder zu vermehren;
4) ob das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen sei:
   a) auf Herstellung einer Eisenbahn von Elberfeld nach Deutz resp. Cöln;
   b) auf Herstellung einer Eisenbahn von Unna nach Hamm;
   c) auf Herstellung einer festen Eisenbahn-Brücke bei Düsseldorf, Behufs Verbindung mit dem linksrheinischen Bahn-Netze;
5) ob zur Erledigung der vorstehend sub No. 1 bis 4 incl. aufgeführten Gegenstände die Deputation der Actionaire und die Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld unbeschränkt zu bevollmächtigen, die erforderlichen Vereinbarungen und Statut-Abänderungen herbeizuführen und die erforderlichen Capitalien durch Emission von neuen Stamm-Actien oder Prioritäts-Obligationen zu beschaffen.

Elberfeld, den 6. September 1862.

Der Vorsitzende
der Deputation der Actionaire, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.
I. V.:
W. Ulenberg.

Bekanntmachung
an alle die Leipziger Messen besuchenden Verkäufer.

Um Verzögerungen und Weiterungen bei der Zuführung und Abnahme von Messgütern zu vermeiden, ersuchen wir

„die Frachtbriefe nur an zur Zeit der Ankunft der Güter hier anwesende oder hier domicilirte Empfänger zu stellen, so wie wegen sofortiger Zahlung der Fracht und Spesen Vorsorge zu treffen."

Güter, die während der Messperioden „Bahnhof restante" gestellt oder an solche Adressen gerichtet sind, welche die sofortige Abnahme gegen Zahlung der Fracht und Spesen nicht bewirken können oder wollen (z. B. an eigene Adressen auf Messstände, an Hausmänner etc. etc.), werden auf Kosten und Gefahr der Versender, resp. Adressaten, an ein hiesiges Speditionshaus oder an

das städtische Lagerhaus abgegeben, da es während der Messe zur Aufbewahrung solcher Voraussendungen an Raum gebricht.

Leipzig, im August 1862.

Die Königl. Direction der Sächs. Westlichen Staatseisenbahn.
Das Directorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.
Die Direction der Thüringischen Eisenbahn.
Das Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn.
Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

1310	Ellen	8/4	breitem mittelfeinem dunkelblauem Tuch,
1260	„	8/4	„ „ dunkelgrauem Tuch,
75	„	8/4	„ feinem schwarzem Tuch,
185	„	8/4	„ mittelfeinem orange Tuch,
350	„	8/4	„ „ schwarzem Tuch,
3350	„	7/4	„ dunkelblauem Commistuch,
8000	„	7/4	„ dunkelgrauem Commistuch,
30	„	7/8	„ Sammet-Manchester,
140	„	7/4	„ Monstre-Düffel,
1080	„	15/8	„ dunkelfarbig carirtem wollenem Flanell,
2720	„	8/4	„ schwarzbraunem wollenem Friess,
1780	„	9/8	„ hellem Futter-Kattun,
1080	„	7/8	„ schwarzem englischem Leder,
1650	„	17/16	breiter schwarzer Futterleinewand,
1860	„	9/8	„ feiner grauer Futterleinwand,
8300	„	17/16	„ mittelfeiner Futterleinwand,
4809	„	5/4	„ Segelleinewand

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Wir haben hierzu einen Termin auf

den 6. October cr. Vormittags 11 Uhr

in unserem Central-Büreau anberaumt, bis zu welchem Lieferungslustige ihre Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Uniform-Materialien für die Oberschlesische Eisenbahn"

einreichen wollen. Die eingegangenen Offerten werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserem hiesigen Haupt-Depot, in unserem Central-Büreau und in dem Büreau der Betriebs-Inspection in Stargard in Pommern zur Einsicht aus und können Abschriften derselben in diesen Büreaus so wie in dem Central-Büreau der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin in Empfang genommen werden:

Breslau, den 4. September 1862.

Königliche Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

200 Stück vierrädrigen Kohlenwagen

und **50 Stück Bremsen** zu diesen Wagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 22. September d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Kohlenwagen resp. Bremsen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Nach den Bedingungen können auch Offerten auf eiserne Kohlenwagen abgegeben werden.

Berlin, den 8. September 1862.

Königl. Direction der Niederschles.-Märkischen Eisenbahn.

Cöln-Mindener Eisenbahn.

Die Lieferung von **200 Stück vierrädrigen offenen Lastwagen** à 200 Centner netto Tragfähigkeit, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Wagen erhalten eiserne Langbalken, welche von den Fabrikanten selbst zu beschaffen sind, wogegen der grössere Theil der Dimensionshölzer von uns zugeliefert wird. Das Nähere hierüber ist bei dem Vorsteher unserer Wagen-Verwaltung in Dortmund zu erfahren, bei dem auch die für die Lieferung massgebenden Zeichnungen und Bedingungen zur Einsicht offen liegen.

Die Ablieferung dieser 200 Wagen hat spätestens zur Hälfte im Laufe des Monats December c. und zur andern Hälfte im Laufe des Monats Januar 1863 zu erfolgen. Frühere Ablieferungen sind wünschenswerth und werden Anerbietungen in dieser Richtung besondere Berücksichtigung finden.

Lieferungslustige wollen ihre Offerte bis zum 23. dieses Monats franco an uns einreichen.

Bis zum 1. October c. bleiben Submittenten an ihr Anerbieten gebunden.

Cöln, den 8. September 1862.

Die Direction.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Pro Monat August 1862 sind weder überzählige noch fehlende Güter aufzuführen.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Ende August.

A. Fehlende:

H S. 1 Kübel mit Butter (45 Pfd.).
K & S. 1 Pack Papier (80 Pfd.).
H L 5016. 1 Kiste mit Manufactur-Waaren (54 Pfd.).
1 Stuhl und 1 Brett, gebraucht.
L S 540. 1 Modell von Holz (5 Pfd.).
H 2060. 1 Kiste mit Chocolade (59 Pfd.).

B. Ueberzählige:

H S 74. 1 Kiste mit Pomadenbüchsen (34 Pfd.).
E G 145. 1 Ballen mit baumwollenen Waaren (23 Pfd.).
A S C 1592. 1 Kiste mit leeren Glasflaschen und 1 Sack (34 Pfd.).
S. 1 leeres Fass ohne Deckel (10 Pfd.).

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Wilhelms-Bahn.

	für Pers.	f. Güter, Vieh etc.	Extraord.	Summa:
August 1862: Thlr.	9,122	32,250	7,556	48,928
„ 1861:	8,486	24,730	5,769	38,985

Bis ult. August 1862: + 60,154 Thlr.

Oberschlesische Eisenbahn,

I. Oberschlesische Hauptbahn. (Breslau-Myslowitz-Neuberun)

	f. Pers.	f. Güter	Extraord.	Summa 1862:	1861:
August 1862: Thlr.	58,704	254,494	60,283	373,481	246,997

II. Oberschlesische Zweigbahn. (Bergw.- u. Hütten-Revier.)

August 1862: Thlr.	6,157	107		6,264	6,136

III. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

August 1862:	34,480	82,936	20,292	137,708	84,314

IV. Stargard-Posener Eisenbahn.

August 1862:	21,910	76,607	9,554	108,071	63,420

Mecklenburgische Eisenbahn.

	f. Pers.	f. Gepäck, Vieh	Güter	Summa	bis ult. Aug.:
August 1862: Thlr.	23,110	2,400	19,230	44,740	297,517
August 1861:	23,785	3,671	18,947	46,403	308,714

Mithin pro 1862: — 11,200 Thlr.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Einnahmen für Personen Güter Tel. Depeschen Extra Summa
August 1862: 4,354 Thlr. 6,930 Thlr. 23 Thlr. 1,003 Thlr. 12,310 Thlr
„ 1861: 10,113 Thlr. Mithin pro 1862: + 2,197 Thlr. Hierzu die Mehreinnahme bis ult. Juli 1862 nach berichtigter Feststellung: 10,951 Thlr. Ergiebt ult. August 1862: + 13,148 Thlr.

K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn. August 1862:

für Pers. etc. Reisegepäck etc. Frachten Extraord. Summa:
277,817 fl. 1 kr. 13,481 fl. 11 kr. 247,941 fl. 14 kr. 3,140 fl. 21 kr. 542,379 fl. 47 kr.
August 1861: 488,189 fl. 97 kr. Daher 1862 mehr: 54,189 fl. 50 kr.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Aug. 1862:	f. Pers. 1,931	f. Güter u. Gep. 10,925	Extra 1,800	Sa. 14,656 Thlr.	
„ 1861:	1,831	6,977	1,428	10,236	„

Mithin 1862: + 4,420 Thlr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

N°. 75.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1862.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 17. September 1862.

Inhalt: Zur Amsterdamer General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Die Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten, ein Rückblick vom Jahre 1851/52 bis zum Jahre 1859/60. — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Preussische Eisenbahn-Projecte, aus den Verhandlungen des Herrenhauses. Gera-Hofer Eisenbahn, Weiterführung der Bahnlinie. Main-Saal-Elsterbahnproject. Nassauische Staats-Eisenbahnen, Anlehen. — b. Eisenbahn-Betrieb: Westfälische Eisenbahn, Berichtigung. Pfälzische Eisenbahn, Personalnachricht. Bayerische Staats-Eisenbahnen, Conversion. Kaiserin Elisabeth-Westbahn, Erhöhung des Agio-Zuschlags auf 25%. — Ausland. Lemberg-Brody und Lemberg-Moldauische Grenze, Ungünstige Aussichten. Ligne d'Italia. Italienische Eisenbahnen. — Telegraphenwesen: Preussen, neue Station. Atlantisches Telegraphenkabel. — Schifffahrt: Saar-Canal. Bayerische Donau-Dampfschifffahrt-Anstalt. — Miscelle. Strasseneisenbahnen. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Berlin-Stettiner Eisenbahn,** Zinsen-Zahlung. **Cöln-Mindener Eisenbahn,** Submission. **Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,** Submission. **Kgl. Ostbahn,** Submission. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter,** neuer Fahrplan. **Königl. Westfälische Eisenbahn,** Submission. — **Fehlende etc. Güter** der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter, Berlin-Anhaltischen und Cöln-Mindener Eisenbahn. II. Privat-Anzeigen.

Zur Amsterdamer General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach Einsicht des Protocolls der zu Amsterdam am 28., 29. und 30. Juli 1862 abgehaltenen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen theilen wir über dieselbe zur Ergänzung der Correspondenz aus Amsterdam S. 628 noch Folgendes mit:

Zu der genannten General-Versammlung hatten sich von den dem Verein nicht angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen auf besondere Einladung eingefunden:

1) Von Seiten der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn, Herr Mackenzie, Administrationsrath,

2) von Seiten der General-Direction der Belgischen Staatsbahnen, die Herren Bidaut, General-Secretär des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Vinchent, Ober-Ingenieur;

3) von Seiten der Direction der Französischen Nordbahn, die Herren Baron de St. Didier, Administrator, Léon Say, Administrator, Felix Mathias, Ingenieur, Ohnet, General-Inspector;

4) von Seiten der Direction der Französischen Ostbahn, die Herren Baude, Mitglied des Verwaltungsraths, Marcuard, Mitglied des Verwaltungsraths, Sauvage, Director, Jacqmin, Betriebs-Director, Vicomte de Rességuier, Delegirter, Lefèbvre de Verville, internationaler Agent;

5) von Seiten des Administrationsraths der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, die Herren J. Brouwer Ancher, Präsident, J. Borski, Administrationsrath, H. C. Cruijs, Administrationsrath, D. van der Vliet, Administrationsrath, Jonkhr. W. van Loon, Administrationsrath, J. W. Bake, Administrator;

6) von Seiten der Direction of the London-Chatham and Dover Railway Company, Sir Cusock Roney;

7) von Seiten der Direction der Schweizerischen Centralbahn Herr A. Sulger, Präsident;

8) von Seiten der General-Direction der Vereinigten Schweizerbahnen die Herren Wirth-Sand, General-Director, Simon, Architect;

9) von Seiten der Direction der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft, Herr Baron von Muschwitz, Mitglied des Verwaltungsraths;

10) von Seiten der Direction of the Eastern Counties Railway Company, Mr. Horotio Love, Mr. J. C. Cobbold, Mr. K. W. Kennard, Mr. Eb. H. Show, Mr. C. Cobbold, Mr. J. Robertson, Mr. R. Moseley.

Von Seiten des ebenfalls eingeladenen Verwaltungsraths der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie von Seiten der Schweizerischen Nordostbahn war Niemand erschienen.

Seitens der dem Verein angehörenden Bahnverwaltungen waren folgende Abgeordnete bei der General-Versammlung anwesend:

1) Königl. Preuss. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn, Freih. v. Duering, Regierungsrath, Vorsitzender;

2) Direction der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft, A. Lamberts, Vorsitzender, Sandberg, Kammerherr, Seidlitz, Kammerherr, van Gülpen, Kaufmann, Houben, Advocat;

3) Directorium der Alberts-Bahn, Heuer, Director, Gerlach, Advocat und Director, Brescius, Ober-Ingenieur und Bahn-Director;

4) Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft Ed. Dietz, ausführender Director;

5) Direction der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Fr. v. Zdekauer, K. K. Rath, Franz Diettrich, administrativer Director;

6) Direction der Grossh. Badischen Verkehrs-Anstalten Nicolai, Ministerialrath, Burg, Postrath, Gmelin, Postrath;

7) Verwaltungsrath der Kgl. priv. Bayerischen Ostbahnen Theodor v. Cramer-Klett, Fabrikbesitzer, Nüssler, Ministerialrath, Engel, Regierungsrath;

8) General-Direction der Kgl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten, Freih. v. Brück, General-Director, Nobiling, General-Directionsrath, Exter, General-Directionsrath, Badhauser, General-Directionsrath, Bürklein, General-Directionsrath;

9) Kgl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, Danco, Regierungsrath, Duddenhausen, Gerichts-Assessor, Bene, Regierungs-Assesor;

10) Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, Fournier, Geh. Regierungsrath, Vorsitzender, Noerner, Staats-Anwalt, Henoch, Geh. Commissionsrath, Dr. Esse, Geh. Regierungsrath, v. Tempelhoff, Justizrath, Hagen, Geh. Ober-Baurath, Mitglied des Verwaltungsraths, Güterbock, Commerzienrath, Mitglied des Verwaltungsraths, W. Wolff, Kaufmann, Mitglied des Verwaltungsraths;

11) a. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, Neuhaus, Geh. Regierungs-Rath, Vorsitzender, L. Simon, Banquier, Jung, Stadtrath, C. E. Abendroth, Saling;

b. Direction der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft, C. F. G. Scheifele, Sub-Director;

12) Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, Sethe, Ober-Staats-Anwalt, Wolff, Kreis-Gerichtsrath, Lenné, General-Director der Königl. Gärten, Hausmann, Stadtrath, Augustin, Ober-Landes-Gerichtsrath, Dr. Klotz, Mitglied des Verwaltungsraths;

13) Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, Zenke, Director, Metzenthin, Director, Pitzschky, Justizrath;

14) Verwaltungsrath der K. K priv. Böhmischen Westbahn Louis v. Haber, Guts- und Fabrikbesitzer, Verwaltungsrath, J. Fillunger, Civil-Ingenieur, Inspector für Eisenbahnbauten, Verwaltungsrath, Ludw. Schiele, General-Inspector, Heinrich Kogerer, General-Secretär;

15) Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direction, v. Amsberg, General-Director, Kuntzen, Finanzrath, Wolf, Finanz-Assessor;

16) Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft, Becker, Stadtrath, v. Wallenberg-Pachaly, Banquier;

17) Direction der K. K. a. priv. Brünn-Rossitzer Eisenbahn. Seitens derselben war Niemand erschienen;

18) Direction der K. K. priv. Buschtêhrader Eisenbahn Josef Fritsch, K. K. Bergrath, Präses der Direction, Josef Kress, Betriebs-Director;

19) Herzogl. Betriebs-Verwaltung der Cöthen-Bernburger Eisenbahn, Schneider, Betriebs-Director, Vieth, Regierungs- und Baurath;

20) Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft, Henrich, Verwaltungsrath, Königswarter, Verwaltungsrath, Zobel, Director;

21) Verwaltungsrath der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn, Graf Ladislaus Stadnicki, Verwaltungsrath, Dr. Herz, K. K. Regierungsrath und General-Secretär, Cajetan Köb, General-Inspector, de Lens, Directions-Secretär, Bringmann, Ingenieur;

22) Direction der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft Schmidt, Particulier, Ausschussmitglied;

23) Verwaltungsrath der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Seitens derselben war Niemand erschienen;

24) Königl. Hannoversche General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen ward durch die Cöln-Mindener Direction vertreten;

25) Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs Eisenbahn-Gesellschaft, Dr. Parcus, Bank-Director, Jos. Strigler, Kaufmann, Kempf, Director;

26) Direction der Homburger Eisenbahn. Seitens derselben war Niemand erschienen;

27) Direction der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Josef Stummer, K. K. Professor, Präsident der Direction, Heinrich Sichrowsky, General-Secretär, Eduard Alker, Betriebs-Inspector;

28) Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn, Graf Gallenberg, Verwaltungsrath, Dr. L. Stein, K. K. Professor, Dr. Josef Neumann, K. K. Rath, Carl Keissler, K. K. Rath, Betriebs-Director, Johann Künl, Inspector;

29) Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft C. Matzerath, Geh. Regierungsrath, Hähner, Eisenbahn-Director. Kühlwetter. Special-Director;

30) Direction der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn Schwarzenberg, Geh. Regierungsrath, Dircks, Land-Syndicus;

31) Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie, Friedr. Fleischer, Stadtrath, Dr. Hoffmann, Hofrath;

32) Directorium der K. priv. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth), v. Thon, Consulent, Schneider, Kaufmann;

33) Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, Benda, Baudirector, H. Behrens, Director, W. Plessing, Dr. jur;

34) Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, Carl Hartung, Directions-Mitglied, Dihm, Directions-Mitglied;

35) Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellchaft, Behrens, Geh. Regierungsrath, Aue, Director, Funk, Stadtrath, Woldemar Lincke;

36) Directorium der Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn-Gesellschaft, C. Maquet, Director;

37) Direction der Main-Neckar-Eisenbahn, Lichthammer, Baurath, Vorsitzender;

38) Central-Direction der Main-Weser-Bahn, v. Schmerfeld, Kurfürstl. Eisenbahn-Director, Dr. Müller, Director;

39) Direction der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft, Geo Meyenn, Grossherzogl. Accise-Rath, Erdmann, Senator, C. F. Viereck, Senator;

40) Herzogl. Nassauische Eisenbahn-Direction, Hilf, Baurath;

41) Directorium der Neisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft, Heimann, Commerzienrath, Ertel, Banquier, Reichenbach, Kaufmann;

42) Direction der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft, H. Ameshoff, Vice-Präsident, J. Staats-Forbes, Director, J. C. Zillesen, Directeur-Thesaurier, A. J. van Ostveen, Director;

43) Königl. Preuss. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Niemand erschienen;

44) Direction der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft, Lehmann, Vorsitzender, Lehfeldt, Directions-Vertreter, Bail, Ober-Ingenieur und Betriebs-Director;

45) Königl. Preuss. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Offermann, Königl. Eisenbahn-Director und Vorsitzender, Lentze, Regierungsrath, v. Mutius, Regierungs-Assessor, Siegert, Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector;

46) Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Anton Freih. v. Doblhoff, Präsident des Verwaltungsraths, Anton Graf v. Pergen, Verwaltungsraths, C. v. Ruppert, Central-Director, E. Kopp, Central-Director, Wilhelm Eichler, General-Inspector;

47) Direction der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Fürst Hugo zu Hohenlohe-Oehringen, Herzog v. Ujest, Vorsitzender, Ruffer, Geh. Commerzienrath, Grapow, Ober-Ingenieur und Betriebs-Director;

48) Königl. Preuss. Direction der Ostbahn, Eggert, Vorsitzender der Direction, le Juge, Regierungs-Assessor;

49) Direction der Pfälzischen Eisenbahnen, de Lamotte, Regierungsrath, Dr. Lucas Jaeger, Verwaltungsrath, Römmich, Ober-Amtmann, Mündler, Sub-Director;

50) Direction der Rendsburg-Neumünster'schen Eisenbahn-Gesellschaft, Wriedt, Justizrath, A. L. Eyring, Director, J. G. Petersen, Ausschuss-Mitglied;

51) Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft Mevissen, Geh. Commerzienrath, Präsident, Freiherr v. Geyr-Schweppenburg, Vice-Präsident, Leiden, Commerzienrath, Mitglied der Direction, Dr. Compes, Justizrath, Mitglied der Direction, Kropp, Bürgermeister, Mitglied der Direction, Rennen, Landrath a. D., Special-Director, Hauchecorne, General-Agent;

52) Königlich Preuss. Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken Hoffmann, Regierungs- und Baurath, Pape, Regierungs-Assessor.

53) Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Direction zu Dresden für die Oestlichen Staatsbahnen, v. Tschirschky, Geh. Finanzrath;

54) Königl. Sächsische Staats-Eisenbahn-Direction zu Leipzig für die Westlichen Staatsbahnen, v. Craushaar, Geh. Finanzrath, Vorsitzender;

55) Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft Aloys Graf v. Mocenigo, Verwaltungsrath, Albert Ritter v. Neuwall, Verwaltungsrath, A. Ritter v. Burg, Verwaltungsrath, Carl Ludwig Meissner, Professor, Adolf Schreiner, Ober-Inspector;

56) Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Reichenberg-Pardubitz), Dr. Polaczek, Vorsitzender, Unger, Verwaltungsrath, G. Schirmer, Verwaltungsrath, Dr. Grosse, Director;

57) Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft Magdeburg, Geheimer Rath, Flaeh, Staats-Procurator, A. Wernher, Director;

58) Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft, Dominik Taschler, Abtheilungs-Vorstand, Ignatz Gruss, Directions-Secretär;

59) Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, Dr. Reinhard, Regierungs-Assessor, Lesser, Kammerrath;

60) Königl. Preuss. Direction der Westfälischen Eisenbahn Heise, Regierungsrath, Vorsitzender, Gehlen, Regierungs-Assessor;

61) Königl. Preuss. Direction der Wilhelms-Bahn, Dittmer, Landrath, Vorsitzender;

62) Königl. Württembergische Eisenbahn-Direction v. Gaab, Ober-Baurath, Knapp, Finanz-Assessor.

Den Vorsitz in der Versammlung übernahm Seitens der geschäftsführenden Direction Herr Geheimer Regierungsrath Fournier, das Schriftführer-Amt Herr Director Noerner. Dem Ordner-Amte unterzogen sich auf Ersuchen des Vorsitzenden die Herren Freiherr von Brück und General-Secretär Dr. Herz.

Der Vorsitzende begrüsste die Herren Abgeordneten, hiess die erschienenen Gäste freundlich willkommen und theilte der Versammlung mit, dass der Königl. Niederländische Staatsminister und Minister des Innern, Herr Thorbecke, Excellenz, sein persönliches Erscheinen behufs Begrüssung der Versammlung im Namen der Königl. Niederländischen Staats-Regierung zugesagt, resp. sein späteres Erscheinen in Aussicht gestellt habe.

Beim Vortrag des Jahresberichts (ad 5) wurde der Vorschlag der Commission

> dahin zu wirken, dass alle Vereins-Verwaltungen ihre Special-Reglements für den Güterverkehr, welche die für ihren Local-Verkehr festgesetzten Lieferfristen enthalten, pünctlich untereinander austauschen (vgl. S. 605)

durch Acclamation zum Beschlusse erhoben.

Zu No. II der Tagesordnung, betreffend den Entwurf eines Reglements für den Transport von Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, übernahm Herr Special-Director Kühlwetter den Vortrag des Commissions-Berichts, worauf die einzelnen Bestimmungen des dem letzteren beigefügten Entwurfs einer speciellen Berathung unterzogen wurden. (Vgl. den Abdruck des Entwurfs S. 578.) Dabei wurde

§ 24 ohne Weiteres angenommen.

Bei § 25 erbat sich Herr Ministerialrath Nicolai von der Badischen Staatsbahn eine Auskunft darüber,

> ob und welche Gründe vorhanden gewesen wären, die veraltete Bestimmung, nach welcher Reisegepäck, wenn es nicht mit dem Namen und Wohnort des Reisenden deutlich und dauerhaft bezeichnet und nicht von allen älteren Post-, Eisenbahn- und derartigen Zeichen befreit und nicht sicher und wohlverpackt sei, zurückgewiesen werden könne, in das neue Reglement wieder aufzunehmen?

und knüpfte Herr General-Secretär v. Sichrovsky von der Kaiser Ferdinands Nordbahn hieran den Antrag:

diese Bestimmung, als veraltet und durch die Praxis nicht bewährt, zu streichen.

Nachdem sich im Laufe der Debatte ergeben hatte, dass bei keiner Vereinsbahn jene Bestimmung noch aufrecht erhalten werde, wurde auf den Antrag des Herrn Directors Zenke mit grosser Majorität beschlossen: die Bestimmung des § 25 des Entwurfs zu streichen und die Bestimmungen des § 35 des Reglements für den Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband, dahin lautend:

„Reisegepäck wird nur angenommen, wenn es sicher und dauerhaft verpackt ist. Die Gepäckstücke müssen von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein. Ist dies nicht der Fall und findet in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäcks statt, so kommt die Eisenbahn-Verwaltung für den daraus erwachsenen Schaden nicht auf."

an seine Stelle zu setzen.

Die §§ 26, 27 und 28 wurden unverändert angenommen.

Bei § 29 Alinea a wurde auf den Antrag des Herrn Regierungsraths Heise von der Kgl. Westfälischen Eisenbahn

die Erhöhung der Entschädigung für verlorene oder vernichtete Gepäckstücke von einem Thaler für jedes Pfund auf zwei Thaler,

im Interesse des reisenden Publicums, bei namentlich erfolgter Abstimmung, mit einer Majorität von 115 gegen 33 Stimmen zum Beschluss erhoben.

Bei Alinea b bemerkte Herr Director Zenke von der Berlin-Stettiner Eisenbahn, dass die hier getroffene Bestimmung nichts darüber enthalte, welcher Frachtzuschlag für die erhöhte Werthdeclaration mit der Gepäckfracht erhoben werden solle. Es folge hieraus selbstverständlich, dass dieser Frachtzuschlag nach Willkür der einzelnen Verwaltungen ein verschiedener sein werde, sodass dadurch der directe Expeditionsverkehr nothwendig leiden müsse. Er beantrage deshalb:

die Bestimmung eines von allen Verwaltungen nach denselben Grundsätzen gleichmässig zu erhebenden Frachtzuschlages für alle Theile des Güterverkehrs.

Gegen diesen von den Herren Regierungsräthen v. Duering und Heise unterstützten Antrag wurde von Seiten des Herrn Referenten eingewendet, dass es für den Augenblick geradezu unmöglich sei, einen solchen Frachtzuschlag angemessen zu ermitteln, und dass er deshalb die Versammlung bitte, die ernannte Commission zu beauftragen, dies zu thun und das Resultat der nächstjährigen Versammlung zur Beschlussnahme vorzulegen.

Auf die hieran geknüpfte Bemerkung des Vorsitzenden, dass eine Veranlassung zur Berufung einer ausserordentlichen General-Versammlung in nicht zu ferner Zeit vorliege, und schon in dieser die Sache ihre Erledigung finden könne, erklärte nicht nur Herr Director Zenke sein Einverständniss hiermit, sondern es wurde von der Versammlung der Wunsch ausgesprochen,

dass die gedachte ausserordentliche General-Versammlung möglichst bald nach dem 1. December d. J. zusammenberufen und die Sache bis dahin in der Commission vorberathen werde,

und wurde hiermit unter allgemein erklärter Zustimmung der vorliegende Gegenstand verlassen.

Ad c wurde beschlossen, dass die betreffenden 3 Alineen in drei verschiedenen Absätzen abgedruckt werden sollen. Sonst war hier nichts weiter zu erinnern.

Der § 30 wurde unverändert angenommen, desgleichen § 31 No. 1.

Bei No. 2 des § 31 beantragte Herr Regierungsrath Heise die Aufhebung der Bestimmung, nach welcher die

Entschädigung für versäumte Lieferzeit nach Verhältniss der Meilenzahl von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation bemessen werden sollte,

indem er ausführte, dass allein die Zeit, während welcher der Eigenthümer seine Sachen entbehre, sowie das Gewicht derselben, den richtigen Massstab bei Berechnung der zu leistenden Entschädigung abgeben könne und indem er gleichzeitig beantragte,

in diesem Sinne nach der Bestimmung des Preussischen Reglements (Seite 60 ad 4) zu verfahren.

Nach lebhafter Debatte wurde dann auf den Antrag des Herrn Ministerialraths Nicolai beschlossen, die Commission zu ersuchen, sich einer sofortigen nochmaligen Berathung der in Rede stehenden Bestimmung zu unterziehen.

Die Commission schlug hierauf einstimmig nachstehende Fassung vor:

§ 29. a) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht declarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet, jedoch niemals mehr als zwei Thaler für jedes Pfund, nach Abzug des Gewichtes des unversehrten Inhaltes des blos beschädigten Gepäckstückes;

b) Ist von dem Reisenden ein höherer Werth declarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangene 20 Transportmeilen 2 pro mille des declarirten Werthes und im Minimum $^1/_{15}$ Thlr. beträgt, und haftet die Eisenbahn für den Ersatz des nach den gesetzlichen Vorschriften festzustellenden Werthes, welcher jedoch die declarirte Werthsumme nicht übersteigen soll.

§ 31. ad 2. Ist eine solche Interesse-Declaration nicht abgegeben, so gilt als verabredet, dass der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, den Betrag von $^1/_{30}$ Thlr. für jeden angefangenen Tag der Versäumniss und jedes Pfund des ausgebliebenen Gepäckes nicht übersteigen soll.

Mit dieser Fassung der gedachten §§ erklärte sich die Versammlung ohne weitere Debatte einverstanden.

Ad 3 war nichts zu erinnern.

Die §§ 32, 33 und 34 wurden ohne Weiteres angenommen.

Bei § 35 erklärte Herr Regierungsrath v. Duering, dass er wünsche, hier ausdrücklich eingeschaltet zu haben,

dass die in diesem § getroffenen Bestimmungen nur für die Equipagen in Begleitung von Personen gelten, dagegen Equipagen ohne Begleiter lediglich wie Frachtgüter behandelt werden sollten.

Ein bestimmter Antrag wurde jedoch von Herrn v. Duering in dieser Beziehung nicht gestellt und auf die Entgegnung des Herrn Referenten, dass es gerade in der Absicht der Commission gelegen habe, die getroffene Bestimmung sowohl für Equipagen mit Begleitern, wie für dergleichen ohne solche gelten zu lassen, der fragliche Gegenstand, ohne Weiteres wieder verlassen.

Die §§ 36, 37 und 38 wurden ohne Weiteres angenommen.

Bei § 39 bemerkte Herr Regierungsrath Heise, dass seiner Auffassung nach es nicht rationell sei, wenn die Entschädigungs-Ansprüche bei Equipagen nach denselben Grundsätzen bemessen werden sollten, wie dies bei versäumten Lieferungsfristen in Betreff anderer Frachtgüter der Fall sei. Der einzig richtige, hier in Erwägung zu ziehende Factor sei der Tag des Ausbleibens der Equipage, und seiner Ansicht nach der von dem Preussischen Reglement angenommene Entschädigungssatz von 10 Thlrn. der allein angemessene.

Es wurde jedoch die ursprüngliche Fassung des Entwurfs von der Versammlung angenommen.

Die §§ 40 und 41 wurden ohne Weiteres angenommen.

Bei § 42 wurde auf den Antrag des Herrn Director Zenke beschlossen, das erste Alinea

„der Transport der Pferde erfolgt gegen Vorausbezahlung und Lösung von Beförderungsscheinen"

als unangemessen zu streichen, woraus dann selbstverständlich folgte, dass

1) im 3. Alinea die Worte „nachdem zuvor die Beförderungsscheine gelöst sind" gestrichen,
2) im 5. Alinea zwischen den Worten „der" und „Beförderungsscheine." die Worte „etwa ausgestellte" eingeschaltet,
3) im 2. Alinea des § 43 die Worte „Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen" gestrichen und
4) im 4. Alinea des § 43 wie ad 2 die Worte „etwa ausgestellte" eingeschaltet werden müssten.

Im Uebrigen wurden die §§ 43, 44 und 45 ohne Weiteres angenommen.

Zu No. III. der Tagesordnung, betreffend den Antrag der Königl. Directionen der Württembergischen und Westfälischen Eisenbahnen,

in das neue Frachtbrief-Formular eine Rubrik zur Declaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung einzuschalten,

referirte Herr Director Kühlwetter den Commissionsbericht, nach dessen Vortrag Herr General-Directionsrath Nobiling sich dahin aussprach, dass er die Annahme des Vorschlages der Commission insofern bedenklich finde, als die Expedienten der Eisenbahnen ebenso wie das Publicum durch die zu treffende neue Einrichtung jetzt, wo das zuletzt beschlossene Formular erst seit einem Jahre eingeführt worden, leicht irre geführt werden könnten. Er schliesse sich deshalb dem von der Königl. Württembergischen Direction gemachten Vorschlage an und beantrage dessen Annahme. Der von den Herren Finanz-Assessor Knapp und Geh.-Rath Neuhaus befürwortete Antrag:

dass ein einfaches Frachtbrief-Formular, mit der alleinigen Massgabe, dass dazu für Eilgut rothes Papier verwendet werden möge,

fand in der Versammlung zahlreiche Unterstützung. Im Laufe der Debatte wurde vom Herrn General-Secretär Sichrovsky der Antrag gestellt:

das Frachtbrief-Formular soll für Eilgut auf rothem, für gewöhnliches Gut auf weissem Papier gedruckt, demselben eine Rubrik für die Werthdeclaration und eine weitere mit einem breiteren schwarzen Rande eingeschlossene Rubrik für die Interesse-Declaration beigedruckt werden,

und wurde schliesslich der Württembergische Antrag mit 125 gegen 25 Stimmen unter Berücksichtigung des in dem Sichrovsky'schen Antrage enthaltenen Zusatzes zum Beschlusse erhoben.

Zu No. IV. der Tagesordnung, betreffend die Herstellung einer gleichmässigen Nomenclatur der Transport-Artikel des Güterverkehrs, übernahm Herr Assessor v. Mutius das Referat des Commissionsberichtes, in Folge dessen der Antrag der Commission zwar nicht zum Beschlusse erhoben, von der Versammlung aber einstimmig die Ansicht ausgesprochen wurde, dass derselbe geeignet sei, den Vereins-Verwaltungen zum Versuch anempfohlen zu werden.

Zu No. V. a der Tagesordnung, betreffend die Aenderung der §§

2, 11 und 12 des Vereins-Statuts, haben wir bereits S. 628 das Nöthige referirt.

Ad b beantragte Herr General-Secretär Sichrovsky die Verlängerung der auf 8 Wochen festgesetzten Präclusivfrist bis zum 1. December jeden Jahres, event. auf 4 Monate, worauf der Commissions-Antrag mit der Massgabe, dass statt der achtwöchentlichen eine dreimonatliche Präclusivfrist zur Erklärung über die Annahme oder Ablehnung der General-Versammlungs-Beschlüsse, unter der von der Commission vorgeschlagenen Verwarnung, durch Acclamation zum Beschluss erhoben wurde.

Ad c wurde gegen den Antrag des Herrn Regierungsraths Heise, den Beschluss der vorjährigen General-Versammlung,

> nach welchem zu den Vereinskosten die der Vertretung der geschäftsführenden Direction in den General-Versammlungen für sämmtliche von ihr abzusendende Abgeordnete gerechnet werden sollen,

aufs Neue zum Beschluss zu erheben, der Antrag der Commission (die Vertretungskosten für 4 Abgeordnete zu bewilligen) einstimmig genehmigt.

Zu No. VI. der Tagesordnung, betreffend die Einführung eines einheitlichen Masses bei den Deutschen Eisenbahnen, wurde nach Vortrag des Commissionsberichtes durch Herrn Professor Stummer eine längere Debatte veranlasst. Von Seiten des Herrn Regierungsraths v. Duering wurde der Vermittelungs-Antrag eingebracht:

1) für die allgemeine Statistik des Deutschen Eisenbahn-Vereins, sowie für die einheitlichen Bestimmungen für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, das Metermass neben dem bisherigen landesüblichen resp. Englischen gleichzeitig überall mit einzuführen,
2) auch bei den Correspondenzen der einzelnen Verwaltungen, welche verschiedenes landesübliches Mass haben, unter sich das Metermass stets ihrem landesüblichen Masse hinzuzufügen,

und wurde demnächst bei namentlich erfolgter Abstimmung der Commissions-Antrag (vgl. S. 584) mit 98 gegen 49 Stimmen, der von Duering'sche Antrag aber einstimmig angenommen.

Zu No. VII. der Tagesordnung, betreffend die Gründung eines Fonds zur Prämiirung von Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen, wurde der Commissionsbericht von der Versammlung als massgebend adoptirt und dabei gleichzeitig der Wunsch ausgesprochen, dass es den bisher dissentirt habenden Verwaltungen belieben möge, ihren Widerspruch aufzugeben, mindestens aber ihre Zustimmung dazu zu erklären, dass die in Rede stehende Angelegenheit versuchsweise auf mindestens 3 Jahre ins Leben gerufen werde.

Die Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten.

Ein Rückblick vom Jahre 1851/52 bis zum Jahre 1859/60.

(Fortsetzung aus Nro. 69.)

Etatsjahr 1856/57.

In sämmtlichen Verkehrszweigen waren 4408 Personen angestellt, die zusammen 1,904,128 fl. kosteten.

I. Eisenbahnen. Neue Bahnstrecken wurden nicht eröffnet. Die zurückgelegten Wegstunden waren 863,480 geom. Stunden. Die Maschinen wurden um 16 Stück vermehrt, so dass 187 vorhanden waren. Das Wagen-Inventar bestand aus 3591 Wagen mit 9309 Achsen und die Personenwagen enthielten 16,556 Plätze. Die Tragfähigkeit der Gütertransportwagen war 312,560 Ctr. Die Anschaffungskosten des gesammten Fahrmaterials betragen bis daher 11,488,840 fl. Von den Maschinen wurden 960,165 Wegstunden zurückgelegt und von den Wagen 15,357,017 Stunden, von den Maschinen aber 52,541,227 Achsenstunden. — Mit der Feuerung der Maschinen mittelst Torf wurde in diesem Jahre weiter vorgeschritten, und es ist solche nunmehr auf 161 Stunden Bahnlänge in ausschliesslicher Anwendung, so dass nur noch auf $92_{,5}$ Stunden die Russkohle in Vermengung mit Coaks und zwar im Verhältniss wie $4_{,2}:1$ zur Heizung benutzt wurde. — An Brenn- und Schmiermaterial wurde von den Locomotiven für 658 826 fl. verbraucht, für den Werkstättedienst, Reparaturen etc. 642,990 fl. und für Unterhaltung der Bahn 579,054 fl. Befördert wurden 2,789,377 Personen mit 2,687,001 fl. Einnahme, an Reisegepäck 14,740,581 Zoll-Pfd. und 174,022 fl., für 178,399 Thiere 106,404 fl. und 14,304,956 Zoll-Ctr. Fraehtgüter mit 4,718,978 fl. Die Einnahme betrug 8,431,645 fl., die Ausgabe 4,430,336 fl. und der Netto-Ertrag 4,001,309 fl.

II. Post-Anstalt. Der Postverkehr wurde auf 2618 geom. Stunden vermittelt; auf den eigentlichen Postbetrieb sind 944,099 fl. verwendet worden. Befördert wurden 22,493,437 Stück Briefe, 89,329 Eilwagenreisende, 4,208,793 Frachtstücke mit 12,601,998 Zoll-Pfd. und 34,361,968 Zeitungs-Exemplare; dafür wurden erhoben 1,006,890 fl. für Briefe, 320,773 fl. für Reisende und Gepäck und 749,925 fl. für Frachtstücke. Von den Eilwagenreisenden wurden 376,074 Meilen zurückgelegt. Die Einnahme betrug 2,843,100 fl., die Ausgabe 2,343,024 fl. und der Ertrag 500,076 fl.

III. Telegrahen-Anstalt. Eine Erweiterung des Telegraphen-Netzes fand nicht statt. 6 Stationen wurden neu errichtet und 3 eingezogen, so dass ihre Gesammtzahl 40 betrug, wovon 28 im Inlande; Aufwand hierfür 98,935 fl. Abgefertigt wurden 128,147 Depeschen in 2,592,541 Worten; dafür wurden erhoben 172,832 fl. und blos notirt 23,265 fl. Wirkliche Gesammteinnahme 178,516 fl., Ausgabe 146,723 fl., Mehreinnahme 31,793 fl. Der Aufwand für die Staatstelegraphenlinien betrug bis daher 629,434 fl.

IV. Donau-Main-Canal. Auf den Ausbau des Canals wurden 40,463 fl. verwendet; der Personalaufwand betrug 47,015 fl. Befahren haben den Canal 3536 Schiffe mit einer Last von 2,990,553 Ctr. wofür 178,080 fl. erhoben wurden. Gesammteinnahme 196,644 fl., Ausgabe 100,125 fl., Reinertrag 96,519 fl. —

V. Donau-Dampfschifffahrt. Nach Abzug der Erlöse aus altem Material zu 1039 fl. beträgt mit Einrechnung der Erwerbungskosten des Unternehmens zu 500,000 fl., dann der ersten Dotation von 390,000 fl., der ganze Instandsetzungsaufwand 1,704,059 fl. Im Ganzen wurden 631 Fahrten gemacht; die Zahl der zurückgelegten Wasserstunden betrug 60,921 und der Zeitaufwand 23,250 Stunden; die Kosten für das Personal 118,072 fl. An Kohlen, Holz und Fettwaaren wurden verbraucht 187,933 fl., für Reparaturen und Instandhaltung 59,847 fl. Waarenbeförderung im Ganzen 875,921 Ct.; für 64,156 Personen wurden 170,769 fl. erhoben, für 259,171 Zoll Pfd. Reisegepäck 5279 fl., für 794,760 Zoll Ctr. Frachtgüter 376,206 fl., Einnahmen unter Hinausvergütung an die k. k. priv. österr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 463,011 fl., Total-Einnahme 473,863 fl., Ausgabe 421,996 fl., Rein-Einnahme 51,867 fl. —

Etatsjahr 1857/58.

Der Aufwand für 4615 Angestellte erforderte 2,151,378 fl., so dass ausgeschieden auf die einzelnen Verkehrszweige, 1,246,411 fl. auf die Eisenbahnkasse, 634,482 fl. auf die Postkasse, 111,092 fl. auf die Telegraphen-Anstalt, 53,254 fl. auf den Kanal, 106,139 fl. auf die Donau-Dampfschifffahrt trafen.

I. Eisenbahnen. Durch die Eröffnung der Strecke von Hesselohe nach Rosenheim am 31. Octbr. 1857 haben die Staatsbahnen eine weitere Ausdehnung von $17_{,2}$ Stunden, und von Rosenheim nach Kufstein, resp. Kiefersfelden am 5. August 1858 eine solche von $8_{,64}$ Std. erfahren; es betrug somit die ganze Länge mit Hinzurechnung der schon bestehenden $249_{,92}$ Stunden am Ende dieses Jahres $275_{,76}$ Std., oder $137_{,88}$ geom. Meilen. Hiervon waren verpachtet: Die Strecke von Hof bis zur Grenze an die K. Sächs. Staatsbahn auf $3_{,12}$ Std., jene von Aschaffenburg bis zur Bayerisch-Hessischen Grenze an die Frankfurt-Hanauer Bahn auf $4_{,46}$ Std., zusammen $7_{,58}$ Std.; verblieben sohin der Staatsregie $268_{,18}$ Stunden; dagegen waren in pachtweisen Betrieb genommen: Pasing-Starnberg, Neuenmarkt-Bayreuth, die Strecke von der Donaubrücke bis Bahnhof zu Ulm, von Kiefersfelden bis Kufstein, zusammen mit $12_{,06}$ Stunden. Demnach Gesammt-Staatsbetrieb $280_{,24}$ Stunden oder $140_{,12}$ geom. Meilen. Die Anlagekosten sämmtlicher Bahnen betrugen 105,771,264 fl. im Durchschnitt auf die Stunde 383,562 fl. — Der Stand der Locomotiven sammt Tendern hat sich durch den Zugang von 9 Maschinen auf 194 erhöht. Das Wageninventar bestand aus 4010 Stück, worunter 532 Personenwagen mit 18674 Plätzen, — mit 10729 Achsen. Die Tragfähigkeit sämmtlicher Güterwagen war 372,660 Ctr.; die Anschaffungskosten des Fahrmaterials betrugen 13,599,052 fl., für Locomotiven und Tender allein 6,339,224 fl. Von den Zügen wurden 925,566 Wegstunden zurückgelegt, von den Maschinen 1,018,705 Wegstunden, von den Personenwagen 4,282,926 und von den Gütertransportwagen 13,219,511, zusammen 17,502,437 Stunden; Achsenstunden von den Maschinen 53,949,212. — Von dem consumirten Torfquantum zur Feuerung der Locomotiven wurden in den ärarialischen Mooren 1,091,200 Cub. Fuss producirt; für Feuerungs und Schmiermaterial wurden 612,398 fl. verausgabt. Die Kosten der Beleuchtung der Wagenzüge, Stationen etc. betrugen 185,631 fl., für Werkstätten, Material und Arbeit 823,205 fl., für Unterhaltung der Bahnen 511,258 fl. — Erhoben wurden für 3,241,218 Personen 3,023,614 fl., für 17,373,267 Zoll Pfd. Reisegepäck 192,281 fl., für 199,448 Stück Thiere, reiner Anfall 113,148 fl., für 13,751,739 Ctr. Frachtgüter nach Hinausvergütungen 4,723,486 fl. Sämmtliche Einnahmen betrugen 8,804,220 fl., die Ausgaben 4,802,525 fl., der Reinertrag 4,001,695 fl.

II. Postanstalt. Mit diesem Jahre schloss eine Reihe von 50 Jahren seit die Posten in Bayern in Staatsregie übernommen wurden. Der Postverkehr wurde auf 2,680 Stunden vermittelt. Die Eisenbahnen wurden in ihrer ganzen Ausdehnung zur täglich 2—3 maligen Versendung der Briefe, Packete und Zeitungen benutzt. Mit den Bodensee-Dampfbooten fand eine täglich mehrmalige Versendung nach und von der Schweiz, dann mit den Donau-Dampfbooten eine tägliche Correspondenzbeförderung auf der Strecke von Donauwörth bis Linz statt. Für den eigentlichen Postbetrieb wurde die Summe von 912,635 fl. verwendet. Briefe wurden 23,752,114 befördert, Eilwagenreisende 81550, Frachtstücke 4,806,135 mit 13,471,319 Zoll Pfd., Zeitungsexemplare 35,622,190. Nach Hinausvergütung an die betheiligten Staaten blieb ein reiner Gebühren-Anfall für Briefe von 1,054,121 fl., für Reisende mit Gepäck von 248,525 fl., für Frachtstücke von 814,945 fl., 702 Postillone mit 1280 Pferden wurden im täglichen Dienste verwendet. Von den Eilwagen wurden 281012 Meilen zurückgelegt. — Gesammt-Einnahme 2,820,277 fl., Ausgabe 2,320,184 fl. Netto-Ertrag 500,093 fl. —

III. Telegraphen-Anstalt. Eine Erweiterung des Telegraphen-Netzes fand in diesem Jahre nicht statt; 3 Stationen wurden aufgehoben, so dass ihre Zahl 37 betrug. Zur Abfertigung kamen 136,298 Depeschen in 2,917,094 W., wofür 161,214 fl. wirklich erhoben

und 10,258 fl. notirt wurden. Gesammt-Einnahme 165,942 fl., Ausgabe 159,616 fl., Ertrag 6,326 fl. — In diesem Jahre trat für die internationale Correspondenz eine Gebühren-Ermässigung des bisherigen Einheitssatzes von 1 fl. 12 kr. (20 Sgr.) auf 42 kr (12 Sgr.) ein, und im inländischen Verkehr auf die Hälfte dieses Vereins-Einheitssatzes, 21 kr. 108 Bahnstationen erhielten die Ermächtigung zugleich Privat-Telegramme befördern zu dürfen. —

IV. Donau-Main-Canal. Von dem noch vorhandenen Reste der Neubau-Dotation, welche zu Anfang dieses Jahres 87,773 fl. betrug, wurden in diesem Jahre 34,522 fl. verwendet. Den Canal befuhren 4299 Schiffe und 1552 Flösse mit einer Gesammtlast von 3,003,664 Ctr.; dafür wurden 170,839 fl. erhoben. Die Gesammt-Einnahme betrug 188,578 fl., die Ausgabe 117,130 fl., der Reinertrag 71,448 fl. —

V. Donau-Dampfschifffahrt. Zu den bereits ausgegebenen 815,097 fl. kamen noch 1818 fl. hinzu, so dass der Gesammt-Aufwand bis zu diesem Jahre 816,915 fl. betrug. An der durch das Gesetz vom 18. März 1855 bewilligten Dotation pr. 830,000 fl. bleiben sohin nach Abzug von 1039 fl. Erlösen noch 14,124 fl. verfügbar. — Fahrten wurden im Ganzen 572 gemacht. Die Zahl der zurückgelegten Wasserstunden betrug 57059 und der Zeitstunden 21072. Waaren wurden 645,870 Ctr. befördert. Verbraucht wurden an Kohlen, Holz und Fettwaaren für 153,006 fl. Für 67.270 Personen wurden 156,676 fl. erhoben, für 290,965 Zoll-Pfd. Reisegepäck 5,734 fl., für 525,909 Zoll-Ctr. Frachtgüter 269,902 fl., überhaupt wirkliche Einnahme 367,727 fl. — Gesammt-Einnahme 373,343 fl., Ausgabe 361,773 fl., Rein-Einnahme 11,570 fl. —

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Preussische Eisenbahn-Projecte. (Aus den Verhandlungen des Herrenhauses.) Berlin, den 11. Septbr. In der heutigen Sitzung des Herrenhauses wurden die Gesetz-Entwürfe wegen Anlage der Eisenbahnen von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und Cassel, von Kohlfurt und Görlitz nach Waldenburg und von Berlin nach Küstrin genehmigt.

Gera-Hofer Eisenbahn. (Weiterführung der Bahnlinie.) Die Weiterführung der so wichtigen Bahnlinie Gera-Hof, durch welchen Tract die kürzeste Verbindung zwischen Nord- und Süddeutschland nicht nur, sondern auch zwischen den Donauländern und dem Norden hergestellt würde (?), wird von Preussen aus lebhaft gewünscht und befördert. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, v. Holzbrinck, hat sich in einem Schreiben vom 23. Juni, an den Königlichen Landrath zu Ziegenrück gewendet, worin sich der Minister dahin ausspricht, dass es der lebhafteste Wunsch der Preussischen Regierung sei, dass nicht nur die Linie Gera-Hof, sondern auch die Linie Gera-Saalfeld-Gundelsdorf (Main-Saal-Elsterbahn) in baldigen Angriff genommen werde. (D. A. Z.)

Main-Saal-Elsterbahn. (Project.) Die Königliche Regierung zu München hat sich in einem Rescript unterm 10. Juni l. J. an die Landgerichte zu Kronach und Ludwigsstadt dahin ausgesprochen, dass dem Project der Main-Saal-Elsterbahn von Seiten Bayerns ein bereitwilliges Entgegenkommen gesichert sei.

Nassauische Staats-Eisenbahnen. (Eisenbahn-Anlehen.) In der Nassauer Kammer wurde über Aufnahme eines weiteren Eisenbahn-Anlehens von 7,200,000 fl. berathen Der Antrag des Ausschusses geht auf Annahme des Entwurfs, wie er vorliegt. Zum Gesetz selbst stellte der Abgeordnete Lang den Antrag, den Entwurf der Regierung zur näheren Erwägung zurückzugeben. Dieser Antrag wurde jedoch mit allen gegen 4 Stimmen nach langer Discussion abgelehnt und der Gesetzentwurf in der vorgelegten Fassung angenommen.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Westfälische Eisenbahn. (Berichtigung.) In No. 72 S. 717 unserer Zeitung theilten wir eine uns zugegangene Correspondenz mit, wonach vorläufig bis zum 1. October cur. für die aus Schlesien oder Oesterreich nach den Stationen Bonenburg, Paderborn, Gesecke, Lippstadt und Soest der Westfälischen Bahn kommenden Getreidesendungen der Frachtsatz von 2 Pfennige pro Centner und Meile zur Erhebung komme. Diese Mittheilung ist nach einem uns Seitens der Direction der genannten Bahn zugehenden Schreiben unrichtig, vielmehr ist jener Satz je um $^1/_{10}$ Sgr. geringer, als der für derartige Sendungen auf 2 Pfennige pro Centner und Meile berechnete Tarif nach Hamm. Auch ist bereits bestimmt worden, dass diese Ermässigung noch über den 1. October c. hinaus fortdauern soll.

Pfälzische Eisenbahnen. (Personalnachricht). Dem ersten Director der Pfälzischen Eisenbahnen, A. Jäger, ist der Titel und Rang eines Königlichen Regierungs-Rathes verliehen worden.

Bayerische Staatsbahnen. (Conversion.) Von dem 5procentigen Eisenbahn-Anlehen, dessen Kündigung, resp. Umwandlung in ein 4procentiges Anlehen im April d. J. erfolgte, ist bis jetzt noch etwas über 1 Mill. Gulden gar nicht angemeldet worden, obwohl mit Ende dieses Monats sowohl die Verzinsung als auch die Umwandlung aufzuhören hat; über 7 Mill. Gulden wurden seit April convertirt, so dass die Conversion als eine vollständig gelungene zu bezeichnen ist. (A. A. Z.

Kaiserin Elisabeth-Westbahn. (Erhöhung des Agio-Zuschlags auf 25 %.) Vom 15. d. M. an wird bei der Kaiserin Elisabeth-Westbahn der am 1. August l. J. auf 20 % herabgeminderte Agio-Zuschlag zu den Gebühren für Personen- und Reisegepäck-Beförderung bei den Post- und Personenzügen wieder auf 25 % erhöht.

Ausland.

Lemberg-Brody und Lemberg-Moldauische Grenze. (Ungünstige Aussichten.) Wie der Oesterreichische Correspondent des „Aktionär“ hört, ist der Weiterbau der Galizischen Bahn von Lemberg bis Brody vertagt, bis die projectirte Russische Bahn von Odessa über Kiew nach Brody, bezüglich welcher dermalen die Verhandlungen bei der Russischen Regierung stattfinden, in Angriff genommen sein wird. Die Handelshäuser zu Brody, welche zum Behufe des baldigen Ausbaues der Lemberg-Brodyer Strecke bereits $1^1/_2$ Millionen Gulden gezeichnet haben, sind zurückgetreten, weil sie dieselben nur in der Voraussetzung subscribirt hatten, dass die Galizische Eisenbahn-Gesellschaft schon jetzt zum Bau dieser Strecke sich entschliessen wird. Auch die Erwartung, die man sich von dem baldigen Weiterbau der Bahn von Lemberg über Stanislaus, Czernowitz nach Suczawa an die Moldauische Grenze gemacht hatte, ist wieder in weitere Ferne gerückt, indem die Englischen Unternehmer, welche für den Bau der Moldauischen Bahnen und deren Fortführung bis Lemberg eine Gesellschaft ins Leben rufen wollten, den in London bereits aufgelegten Prospect mit Rücksicht auf die eingetretenen misslichen Geldverhältnisse wieder zurückgezogen haben.

Ligne d'Italie. Die Ligne d'Italie soll 60,000 Francs für Untersuchung einer Linie über den Simplon bewilligt haben und fand Ende August in Lausanne über die gleiche Angelegenheit eine Conferenz zwischen Abgeordneten der Regierungen von Waadt, Wallis und Freiburg statt.

Italienische Eisenbahnen. Unterm 21. August hat der König von Italien das Gesetz genehmigt, durch welches dem H. Pietro Bastogi (für eine zu constituirende „Società italiana delle strade ferrate meridionali“) die Concession für folgende Eisenbahnen in den Südlichen Provinzen Italiens ertheilt wird:

1) eine Linie längs der Küste des Adriatischen Meeres von Ancona über Termoli, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi und Lecce nach Otranto,
2) eine Zweigbahn von Bari nach Taranto,
3) eine Linie von Foggia über Ascoli, Eboli und Salerno nach Neapel,
4) eine Linie von Ceprano über Sora, Celano, Solmona und Popoli nach Pescara,
5) eine Linie von Voghera nach Pavia und
6) eine Linie von Pavia über Cremona nach Brescia (vorbehaltlich des Rechts der Lombardisch-Centralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft).

Der Concessionär wird ferner ermächtigt, die Bahn von Neapel nach Salerno mit Abzweigung nach Castellamare zu erwerben.

Die Vollendungsfristen der Linien sind bis zum 1. Juli 1865 echelonnirt; nur für die Linie Ceprano-Pescara ist der Termin bis zum Jahre 1868 resp. 1869 hinausgerückt.

Allmonatlich sollen wenigstens 5 Millionen Fr. auf den Bau der Linien verwendet werden.

Das Gesellschafts-Capital darf zu $^1/_3$ aus Actien und zu $^2/_3$ aus Obligationen bestehen. — Die Caution beträgt 10 Millionen Fr. in 5% Rente zum Nominalwerth. — Concessionsdauer bis 1. Januar 1955 resp. 1967.

Für die ganze Concessionsdauer garantirt der Staat einen jährlichen kilometrischen Brutto-Ertrag von 29,000 Fr. für die Linien 1—4 und von 20,000 Fr. für die Linien 5 und 6. Die in Folge dieser Garantie geleisteten Zuschüsse sind mit 4% Zinsen aus späteren höheren Bahnerträgen zu erstatten. — Betragen die Baukosten der Linie Ceprano-Pescara mehr als 250,000 Fr. pro Kilometer, so bezahlt der Staat den Ueberschuss. — Als Subsidien gewährt der Staat der Gesellschaft eine Summe von 20 Millionen Fr., wovon die Hälfte in Grundstücken. — Während 10 Jahren wird der Gesellschaft die zollfreie Einfuhr aller nothwendigen Bau- und Betriebsbedürfnisse, wie Eisen, Schienen, Locomotiven, Tender, Wagen, Intrumente etc. gewährt. — Andere Befreiungen von Abgaben finden nicht statt.

Nach Ablauf der Concession fallen die Bahnen unentgeltlich an den Staat, der jedoch schon nach 30 Jahren das Rückkaufsrecht ausüben kann. In solchem Falle werden aus den letzten 7 Jahren die beiden wenigst ertragreichen ausgesondert; der durchschnittliche Netto-Ertrag der übrigen 5 (oder der Nettoertrag des letzten Jahres, wenn dieser höher ist als jener) ergibt die Höhe der als Kaufpreis bis zum Ablauf der Concession zu zahlenden Rente.

Telegraphenwesen.

Preussen. (Neue Station.) Zu Apolda wird am 15. September d. J. eine Preussische Telegraphenstation mit beschränktem Tagesdienste eröffnet werden.

Atlantisches Telegraphenkabel. Der Dampfer „Porkupine," welcher vor mehreren Monaten von der Britischen Regierung ausgeschickt worden war, um neue Tiefemessungen zwischen Europa und America behufs Legung eines Telegraphendrahtes vorzunehmen, ist seit einigen Tagen zurück. Er hat zumeist jenen Strich vermessen, in dessen Bereich das erste Kabel gerissen war, und manche seiner Messungen erstreckten sich auf eine Tiefe von 2500 Faden Die genauen Resultate dieser Expedition werden demnächst der Admiralität vorgelegt werden. Sie sind wie verlautet, derart, dass an die Möglichkeit einer erfolgreichen Kabelversenkung auf der alten Linie durchaus nicht verzweifelt werden darf.

Schifffahrt.

Saar-Canal. Von der Saar, 31. August. In voriger Woche wurde der erste Spatenstich an den Arbeiten zur Canalisirung der Saar gemacht, durch welche dieselbe in schiffbaren Zustand gesetzt und die hiesigen Steinkohlengruben mit dem Französischen Rhein-Marne-Canal in Verbindung gebracht werden sollen.

Bayerische Donau-Dampfschifffahrts-Anstalt. München, 8. Septbr. Die Kaufssumme, um welche die Oesterreichische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft die Bayerische Donau-Dampfschifffahrts-Anstalt erworben hat, beträgt 900,000 fl. Südd. Währung, welche in zehnjährigen Raten zu 90,000 fl. zu bezahlen sind. Die Gesellschaft hat sofort eine Caution von 200,000 fl. geleistet. Bezüglich der für den fernern Betrieb von der Verwaltung der Gesellschaft zu erlassenden Tarife, Fahrordnungen u. s. w. hat sich die Staats-Regierung die Genehmigung vorbehalten.

Miscelle.

Strasseneisenbahnen. Die Städte Hamburg und Altona werden wohl in Bälde Strasseneisenbahnen erhalten. Der Plan geht von dem Dänischen Civil- und Marineingenieur Möller aus, der lange Zeit in Nordamerika und England lebte, um die dortigen Pferdebahnen kennen zu lernen, und findet das Project hier allgemein Anklang. Es ist ohnehin die Verwirklichung des Projects in demselben Augenblick als gegeben zu erachten, in welchem der Hamburgische Senat die nöthige Concession bewilligt haben wird. Dem Ingenieur Möller stehen nämlich bei seinem Unternehmen sehr respectable Finanzmänner zur Seite. Zugleich projectirt er auch für andere grosse Städte Deutschlands Strassen-Eisenbahnen nach Americanischem Muster, und zwar zunächst für Berlin und Wien.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Die Zahlung der am 1. October cr. fälligen Zinsen auf unsere Prioritätsobligationen II. und III. Emission gegen Einlösung der Coupons No. 11 und resp. 7 erfolgt

hier bei unserer Hauptcasse vom 1. October cr. ab Vormittags und in Berlin vom 7. bis incl. 9. October cr. in unserem dortigen Empfangs-Gebäude Vormittags von 8 bis 12 Uhr.

Den Coupons muss bei der Präsentation ein Nummerverzeichniss, welches den Betrag der gewärtigten Zahlung und die Unterschrift des Besitzers enthält, beigefügt sein.

Stettin, den 2. September 1862.

Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.

Zenke. Kutscher. Rhades.

Cöln-Mindener Eisenbahn.

Die Lieferung von **200 Stück vierrädrigen offenen Lastwagen** à 200 Centner netto Tragfähigkeit, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Wagen erhalten eiserne Langbalken, welche von den Fabrikanten selbst zu beschaffen sind, wogegen der grössere Theil der Dimensionshölzer von uns zugeliefert wird. Das Nähere hierüber ist bei dem Vorsteher unserer Wagen-Verwaltung in Dortmund zu erfahren, bei dem auch die für die Lieferung massgebenden Zeichnungen und Bedingungen zur Einsicht offen liegen.

Die Ablieferung dieser 200 Wagen hat spätestens zur Hälfte im Laufe des Monats December c. und zur andern Hälfte im Laufe des Monats Januar 1863 zu erfolgen. Frühere Ablieferungen sind wünschenswerth und werden Anerbietungen in dieser Richtung besondere Berücksichtigung finden.

Lieferungslustige wollen ihre Offerte bis zum 23. dieses Monats franco an uns einreichen.

Bis zum 1. October c. bleiben Submittenten an ihr Anerbieten gebunden.

Cöln, den 8. September 1862.

Die Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

200 Stück vierrädrigen Kohlenwagen

und **50 Stück Bremsen** zu diesen Wagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 22. September d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Kohlenwagen resp. Bremsen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Nach den Bedingungen können auch Offerten auf eiserne Kohlenwagen abgegeben werden.

Berlin, den 8. September 1862.

Königl. Direction der Niederschles.-Märkischen Eisenbahn.

Königliche Ostbahn.

Es soll die Lieferung von:

12 Stück $4^1/_2$ Zoll starken Achsen ohne Räder aus ungehärtetem Gussstahl zu Eisenbahn-Postwagen

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Achsen ohne Räder aus Gussstahl zu Eisenbahn-Postwagen"

versehen, bis zu dem, auf Freitag

den 3. October Vormittags 12 Uhr

anstehenden Termine an mich einzusenden, in welchem dieselben in meinem Geschäftslocal in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnung werden auf portofreie Anträge von mir verabfolgt.

Bromberg, den 10. September 1862.

Der Königl. Obermaschinen-Meister.

Rohrbeck.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

FAHRPLAN

vom 5. September 1862 bis auf Weiteres.

A. Hauptzüge.

Von Aachen nach Düsseldorf und Ruhrort.

Aus Paris . . . per Erquelinnes	—	—	—	8_{15} Abs.	—	11_{15} A.
„ London	—	5_{0} Nchm.	8_{0} Abds. (per Lüttich-Mastricht)	—	7_{10} Mgs.	—
„ Ostende	—	9_{30} Mrgs.	Anschluss in Aachen Tpd.	8_{30} „	—	—
„ Antwerpen „ Herbesthal	—	7_{0} Abends		7_{10} Mgs.	—	9_{15} M.
„ Brüssel	—	9_{30} „		9_{15} „	—	1_{10} N.
	—	10_{0} „		9_{30} „	—	1_{15} „

Stationen.	I. Güter-Schnellzug (alle 4 Cl.)	III. Personenzug (alle 4 Cl.)	V. Personenzug (alle 4 Cl.)	VII. Personen-Schnellzug (1. 2. 3. Cl.)	IX. Personenzug (alle 4 Cl.)	XI. Güter-Schnellzug (alle 4 Cl.)
Abfahrt von Aachen	—	6_{35} Mrgs.	9_{30} M.	3_{0} Nm.	7_{0} Abds.	8_{10} A.
Ankunft in Gladbach	—	8_{25} „	11_{20} „	4_{38} „	8_{46} „	10_{56} „
Von Gladbach nach Düsseldorf: Abfahrt v. Gladbach	6_{30} M.	8_{30} „	11_{26} „	4_{43} „	8_{51} „	—
„ „ „ Neuss	7_{14} „	8_{53} „	11_{56} „	5_{16} „	9_{22} „	—
Ankunft in Düsseldorf	7_{30} „	9_{3} „	12_{7} N.	5_{27} „	9_{34} „	—
Von Gladbach nach Ruhrort: Abfahrt v. Gladbach	5_{20} „	8_{32} „	11_{26} M.	4_{43} „	8_{51} „	—
„ „ „ Crefeld	6_{25} „	9_{9} „	12_{7} N.	5_{18} „	9_{30} „	—
Ankunft in Ruhrort	7_{45} „	9_{55} „	1_{0} „	6_{5} „	10_{23} „	—
In Berlin per Hannover	9_{45} A.	2_{50} folg. Nachm.	—	7_{45} fg. M.	8_{0} flg. A.	—
„ Leipzig per Hannover- „ Elberfeld	9_{30} „	2_{0} „ „	—	8_{35} „ „	8_{35} „ „	—
„ Berlin „ Elberfeld-	—	—	4_{10} M.	—	—	—
„ Dresden Erfurt	—	—	7_{30} „	—	—	—
„ Amsterdam	2_{15} Nm.	4_{30} Nachm.	9_{30} „	—	—	—
„ Rotterdam	2_{25} „	5_{10} „	8_{10} Ab.	10_{0} fg. M.	—	—
„ Elberfeld	10_{20} M.	10_{20} Mrgs.	8_{40} „	10_{0} „ „	—	—
„ Cöln . . per Neuss	8_{52} „	10_{30} „	1_{28} N.	7_{3} Abs.	—	—
			2_{25} „	6_{20} „	10_{5} Abds.	—

Von Ruhrort und Düsseldorf nach Aachen.

Aus Berlin per Hannover	—	7_{45} A. *	12_{0} Mtt.	—	10_{30} A.	7_{30} M. *
„ Berlin per Elberfeld-	—	—	—	7_{45} Ab.	—	—
„ Dresden „ Erfurt	—	—	—	6_{15} „	—	—
„ Leipzig „ Hannover-	—	6_{0} Abs.	12_{15} N.	—	10_{0} „	7_{0} „
„ Elberfeld	—	—	—	11_{8} „	—	—
„ Rotterdam	—	—	—	8_{15} Mg.	10_{30} M.	2_{20} Nm.
„ Amsterdam	—	—	—	8_{20} „	11_{5} „	2_{40} „
„ Elberfeld	—	6_{10} M.	7_{40} M.	1_{55} N.	6_{10} A.	—
„ Cöln . . . per Neuss	—	7_{0} „	9_{35} „	2_{50} „	7_{10} „	—

Stationen.	II. Güter-Schnellzug (alle 4 Cl.)	IV. Person.-Schnellzug (1. 2. 3. Cl.)	VI. Personenzug (alle 4 Cl.)	VIII. Personenzug (alle 4 Cl.)	X. Personenzug (alle 4 Cl.)	XII. Güter-Schnellzug (alle 4 Cl.)
Von Ruhrort nach Gladbach: Abfahrt v. Ruhrort	—	7_{0} M.	9_{15} M.	2_{40} Nm.	7_{5} A.	9_{8} A.
„ „ „ Crefeld	—	7_{51} „	10_{25} „	3_{39} „	7_{59} „	10_{27} „
Ankunft in Gladbach	—	8_{25} „	11_{5} „	4_{17} „	8_{37} „	11_{24} „
Von Düsseldorf nach Gladbach: Abfahrt v. Düsseldorf	—	7_{45} „	10_{25} „	3_{30} „	7_{55} „	9_{50} „
„ „ „ Neuss	—	8_{2} „	10_{42} „	3_{50} „	8_{13} „	10_{8} „
Ankunft in Gladbach	—	8_{27} „	11_{9} „	4_{16} „	8_{38} „	10_{45} „
Abfahrt von Gladbach	5_{20} M.	8_{33} „	11_{21} „	4_{23} „	8_{50} „	—
Ankunft in Aachen	8_{53} „	10_{26} „	1_{12} N.	6_{17} Abd.	10_{40} „	—
In Brüssel	—	3_{50} N.	7_{55} A.	9_{55} Abd.	5_{0} M.	—
„ Antwerpen per Herbesthal	—	4_{5} „	8_{15} „	in Lüttich	7_{42} „	—
„ Ostende	—	6_{0} A.	—	—	8_{30} „	—
„ London	—	6_{30} M.	—	—	5_{45} N.	—
„ Paris . . per Erquelinnes	—	9_{0} A.	—	—	10_{15} M.	—

* Courierzug. * Schnellzug.

B. Localzüge.

Behufs directer Anschlüsse zwischen Düsseldorf-Cöln.

Anschluss	aus Bonn	—	aus Coblenz	aus Mainz	aus Mainz	aus Mainz
Abfahrt aus Neuss	8_{5} Morgens	9_{35} M.	10_{42} Mgs.	2_{20} Nmtt.	3_{50} Nmtt.	8_{10} A.
Ankunft in Düsseldorf	8_{16} „	9_{46} „	10_{52} „	2_{30} „	4_{0} „	8_{21} „
Anschluss	bis Dortmund	—	—	bis Dortmund	—	bis Elberfeld.

Anschluss	aus Dortmund	aus Soest	—	—	—
Abfahrt aus Düsseldorf	9_{5} Mgs.	11_{45} M.	1_{9} Nchm.	5^{0} Nm.	9_{5} Abd.
Ankunft in Neuss	9_{16} „	11_{56} „	1_{20} „	5_{11} „	9_{16} „
Anschluss	bis Mainz	—	bis Mainz	bis Coblenz	bis Bonn.

Anmerkung. Der Zug III hält auf Station **Trompet** und Zug XI hält auf Station **Baal** nicht an.
Die übrigen Züge halten auf allen Stationen.

Aachen, den 31. August 1862.

Königliche Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von

9 Locomotiven nebst Tendern, Ausrüstungs- und Reserve-Stücken

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen sind in unserem Central-Büreau hierselbst einzusehen und können Abschriften derselben gegen Erstattung der Copialien abgegeben werden.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

bis **Donnerstag, den 6. November 1862 Vormittags 10 Uhr** bei uns einreichen, an welchem Tage die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 12. September 1862.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

C M 3332. 1 Ballen baumwollene Stuhlwaaren (26 Pfd.) fehlt in Obercassel-Düsseldorf seit 22. Juli 1862.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Ende August 1862.

H P C 1. 1 Pack Schiefertafeln (15 Pfd.) von Weimar, fehlt in Berlin seit 3. August 1862.

E L 1177. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.) von Burxdorf, fehlt in Berlin seit 11. August 1862.

Reiss. 1 Kiste Kleider (1 Ctr. 22 Pfd.) von Kösen, fehlt in Berlin seit 19. August 1862.

a. S. 374. 1 Ballen halbwollene Waaren (23 Pfd.) von Glauchau, fehlt in Berlin seit 28. August 1862.

Ramthor. 1 Sack Birnen (93 Pfd.) von Meissen, fehlt in Dessau seit 8. August 1862.

Cöln-Mindener Eisenbahn.

Seit Anfangs December v. J. fehlt eine Wagendecke von Segeltuch, gez. „Station Benrath", welche Bezeichnung indess durch die Einwirkung der Luft und des Regens so verblasst sein wird, dass die Schrift kaum noch leserlich ist.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Georg Voss & Co. in Deuben bei Dresden

empfehlen unter Garantie der Echtheit:

Echten Naxos Schmirgel in allen Sorten rein und gleichkörnig.

do. do. Sputt von vorzüglicher Feinheit.

Schmirgelleinen & -Papier mit echtem Naxos dem Englischen mindestens gleich.

Glasleinen & -Papier mit reinem Glase und von grosser Haltbarkeit.

Putz- & Polir-Pulver höchst billig und auf alle Metalle anwendbar.

Ueber die Güte unsrer Fabrikate ertheilen die Mehrzahl der Herren Maschinenfabrikanten in Sachsen Auskunft. Proben und Preiscourante stehen auf Verlangen gern zu Dienst.

BAZI & Co. in Brackwede

— Cöln-Mindener Bahn —

empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten

Asphalt-Dachfilze

als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens.

Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

Soeben erschien vollständig:

Männer der Zeit.

Biographisches Lexikon der Gegenwart.

Mit Supplement: Frauen der Zeit.

115 Bogen 4. Eleg. cart. Preis 6 Thlr. Eleg. geb. 6 Thlr. 20 Ngr.

Dies Werk, welches die Biographien von 1000, zu Anfang des Jahres 1858 noch lebender berühmter Männer und Frauen der Gegenwart enthält, liegt jetzt abgeschlossen vor.

Ihrer Natur nach können die Conversations-Lexica gerade die Persönlichkeiten der Gegenwart nicht in der Vollständigkeit behandeln wie es wünschenswerth ist, ohne die ihnen gestatteten räumlichen Grenzen zu überschreiten, auch bietet der längere Zeitraum, welcher zwischen dem Anfang und dem Schluss solcher bändereichen Werke liegt, eine unvermeidliche Klippe dar, die es unmöglich macht, die Persönlichkeiten der Gegenwart in ihrem gleichzeitigen Wirken und ihren Stellungen zu einander zu schildern.

Obgleich nun unser Werk seinen selbstständigen Weg in der Behandlung und Wahl des Stoffes verfolgt, so können wir es doch mit Recht als ein nothwendiges

Supplement zu jedem Conversationslexikon

bezeichnen und empfehlen dasselbe Jedem, der sich lebhaft für seine Zeit und die bewegenden Kräfte derselben interessirt.

Ein Prospectus mit vollständigem Inhaltsverzeichniss des Werkes ist in jeder Buchhandlung gratis zu haben.

Leipzig, Verlag von Carl B. Lorck.

Incasso von Wechseln, Coupons etc.

besorgt bestens **B. Grünebaum's** Bankgeschäft in **Frankfurt** a. M.

Cigarren

hiesiger Fabrik & echter Havannah's

empfehle ich folgende gangbarste Sorten meines **Cigarren-Lagers**, die sich durch besonders schöne Qualitäten auszeichnen, dem **rauchenden Publikum:**

Legalidad	pr. Mille Thlr.	12	pr. 25 Stck.	9	Sgr.
Upmann	„ „	14	„	11	„
El Tambor	„ „	18	„	14	„
Dos Hermanos	„ „	20	„	15	„
El Principe de Gales	„ „	24	„	18	„
A. Lincoln med. regalia	„ „	26	„	20	„
Tip-Top Ia	„ „	26	„	20	„
Monitor	„ „	27	„	21	„
Flor Sevilana	„ „	31	„	24	„
States Right	„ „	35	„	26	„
Lola Montez	„ „	41	„	30	„
Cabannas londres	„ „	50	„	38	„

Sämmtliche Sorten sind in verschiedener Qualität (leicht, mittel und schwer) zu haben, was Sie bei Ihren werthen Aufträgen berücksichtigen wollen. — **Proben** zum Mille-Preise liefere ich von 25 Stück an, jedoch nur bei Bestellung von mindestens 4 Sorten oder 100 Stück. — **Preiscourant franco gratis.** — **Auswärtige** Aufträge werden **prompt gegen Postvorschuss** versandt. Bestellungen bitte zu richten an die Adresse:

Jos. Krauss.

Hamburg. Raboisen 101.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

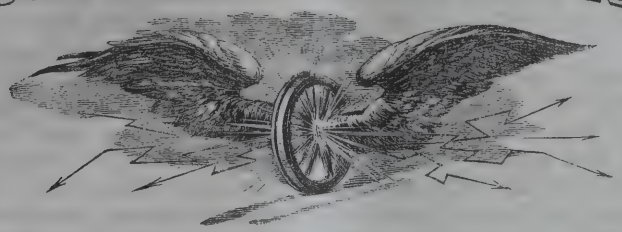
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 76.

Zeitung des Vereins

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 20. September 1862.

Inhalt: Der Wagenmangel und was damit zusammenhängt. — Americanische Gebirgsbahn-Locomotiven. — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Crefeld-Clever Eisenbahn, Stand der Arbeiten. Osterath-Essen und Essen-Rheine-Bremen-Hamburg. Eisenbahn von Venlo über Wesel und Münster nach Bremen und Hamburg. Bergisch-Märkische Eisenbahn. Project einer Eisenbahn von Zeit über Pegau zum Anschluss an die Königl. Sächsisch-Westliche Staatseisenbahn. Badische Eisenbahnen. — b. Eisenbahn-Betrieb: Berlin-Anhaltische Eisenbahn, August-Einnahme. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn, Fahrplan, directer Personenverkehr. Cöln-Mindener Bahn, ermässigte Frachten für Roheisen. Schlesische Eisenbahnen und Albertsbahn, August-Einnahmen. Bayerische Staatsbahnen, Verkehr. Böhmische Westbahn. Wiener Verbindungsbahn, Einstellung der Dampf-Omnibusfahrten. — Ausland. Warschau-Bromberger und Warschau-Wiener Eisenbahn, August-Einnahmen. Oronbahn, Eröffnung, Differenzen mit der Waadter Regierung, Betriebsübernahme der Strecke Bern-Freiburger Grenze. Römische Eisenbahnen. Marseille-Cette. Mexico. Vereinigte Staaten von Nordamerica. — Technisches: Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Oxydation verzinkten oder galvanisirten Eisendrahts. — Telegraphenwesen: Telegraphenkabel zwischen Lindau und Rorschach durch den Bodensee. — Schifffahrt: Norddeutscher Lloyd. Donau-Dampfschifffahrt. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Thüringische Eisenbahn**, Convertirung. **Kgl. Ostbahn**, Submission. — **Fehlende etc. Güter** der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter, Werra-Eisenbahn. — **Einnahmen** der Böhmischen Westbahn, Berlin-Anhaltischen und Breslau-Schweidnitz Freiburger Eisenbahn.

Der Wagenmangel und was damit zusammenhängt.

„Sine sanguine et ira.“ —

Dass auf den Deutschen Eisenbahnen und namentlich auf denen Norddeutschlands, von welchen letzteren allein wir übrigens nur aus eigener Anschauung berichten können, zeitweise den Anforderungen des Verkehrs aus Mangel an Transportmitteln nicht hat entsprochen werden können, ist eine Thatsache, welcher wir ebenso wenig widersprechen wollen, wie wir der aus derselben oft gezogenen Folgerung, dass die Bahnen mit ganz ungenügenden Transportmitteln ausgerüstet seien, so ohne Weiteres beistimmen können. Namentlich aber vermögen wir der aus der obigen Thatsache abgeleiteten Forderung des verkehrtreibenden Publicums auf ganz ausserordentliche Vermehrung der Transportmittel, welche überhaupt nur die Folie für eine ganz andere Agitation ist, nämlich die im vollen Schwunge gehende Agitation für allgemeine und sehr erhebliche Tarif-Ermässigungen, — eine grössere Berechtigung, ja einen anderen Sinn kaum beizumessen, wie etwa einer ähnlichen Forderung der Eisenbahnen, welche z. B. dahin gehen könnte: mit einem Male nur Schienen von Gussstahl anwenden und deren alsbaldige Lieferung von der, vom Staate ja auch mit den Eisenstein- und Kohlengruben belehnten, also in noch viel höherem Masse, wie die Eisenbahnen monopolisirten, Eisenindustrie verlangen zu wollen, und zwar um den gegen die Eisenbahnen geltend gemachten Ansprüchen ganz zu folgen, auch sogleich zu einem Minimalpreise, selbst wenn es noch zweifelhaft wäre, ob dieselben dafür überall herzustellen sind.

Obgleich wir demnach die ganze fragliche Agitation zur Zeit für eine vernünftig nicht zu begründende, also für eine müssige, selbst sich richtende ansehen, so wollen wir doch, — um so mehr, als für dieselbe so stark und anhaltend geschrieben und gearbeitet, gegen dieselbe aber kaum eine Stimme laut wird, — im Nachfolgenden versuchen, die Sache etwas klarer zu legen, indem wir dafür halten, dass nur auf solche Weise und nicht durch einfache Verurtheilung der fraglichen Bestrebung — der Irrthum erkannt und die Verbesserung der, wie nicht in Abrede genommen werden mag, zeitweise schwierigen Verhältnisse des Eisenbahnverkehrs angebahnt werden kann.

Untersuchen wir zunächst die Erscheinungen, unter welchen das, den Grund der Hauptklage, des Wagenmangels, bildende Uebel sich zeigte.

So weit wir die Sache zu übersehen vermögen, trat der Wagenmangel, welcher so viel von sich reden gemacht hat, hauptsächlich in zwei ziemlich in sich abgegränzten Verkehrsgebieten hervor, nämlich auf den Oesterreichischen und Süddeutschen, und sodann auf den Nordwestdeutschen Bahnen — bei letzteren namentlich im Norddeutschen Verbande — fast gleichzeitig hervor, und zwar gegen den Herbst des vorigen Jahres, etwa gegen Ende September, und erstreckte sich in beiden auch über nahezu dieselbe Zeitperiode, nämlich bis zum Ende des Jahres. Eine ähnliche Erscheinung wiederholte sich, wenn auch in geringerem Masse auf den Norddeutschen Bahnen im letzten Frühlinge.

Auf den erstgenannten Bahnen, waren es, soweit der denselben entfernter Stehende es zu beurtheilen vermag, die massenhaften Getreidesendungen aus Oesterreich, namentlich aus Ungarn, nach Frankreich, welche gleichzeitig mit der regelmässigen Steigerung des Verkehrs im Spätherbste, das mit allerdings sehr anerkennenswerther Bereitwilligkeit dargebotene Betriebs-Material der Oesterreichischen Bahnen in ganz aussergewöhnlicher Weise und weit über das Gebiet der eigenen Bahnen hinaus in Anspruch nahmen. Bei Ausführung dieser Massregel, deren Grossartigkeit und Liberalität verkennen zu wollen wir übrigens weit entfernt sind, war unseres Erachtens nur das Versehen begangen, — wir bescheiden uns dieserhalb übrigens gern des Irrthums —, dass die Verwaltung des Aufladeortes den Uebergang ihres Materials auf die Bahnen der folgenden Verwaltungen nicht von der Bedingung der vorgängigen Lieferung einer entsprechenden Anzahl von Wagen der vorliegenden Bahnen oder der gleichzeitigen Uebergabe eines entsprechenden Zuges leerer oder beladener Wagen für die entgegengesetzte Richtung abhängig gemacht hatte. Dass wenn Wagen nur fortgehen und nicht gleichzeitig oder bald nachher auch solche wieder zurückkommen, selbst eine überreich mit Betriebs-Material ausgerüstete Bahn sehr bald davon entblösst sein muss, dürfte weiterer Darlegung nicht bedürfen. Und ein solcher

Fall war der hier vorliegende, da, wenn wir recht berichtet sind, Französische Wagen auf das rechtsseitige Rheinufer nicht übergingen, während die Wagen der Deutschen Bahnen weit nach Frankreich hineinliefen.

Ist das Verhältniss wie hier dargestellt, so dürfte aus dem in Süddeutschland thatsächlich sehr fühlbar gewesenen Mangel an Transportmitteln nicht der Schluss zu ziehen sein, dass es den dortigen Bahnen überhaupt an Wagen fehlt, sondern viel richtiger der, dass dieser Fall bei den Französischen stattfindet, sowie, dass die Verwaltungen der fraglichen diesseitigen Bahnen durch die, wenn anscheinend auch in ihrem Interesse ertheilte, hinsichtlich der Folgen jedoch vielleicht vorher nicht richtig erwogenen Erlaubniss zum Uebergange ihrer Wagen auf andere Bahnen ohne Lieferung von Ersatz, in Verlegenheit sich brachten.

Auf den Norddeutschen Bahnen war die Sache eine etwas andere. Hier kam zu dem localen Herbst-Verkehre, welcher die Anforderungen an das Betriebsmaterial der Eisenbahnen regelmässig sehr steigert, noch der Transport von Consumtibilien aller Art von Osten nach Westen, welcher durch den schlechten Ausfall der Erndte im nordwestlichen Deutschland, Belgien und Frankreich nothwendig wurde und in kurzer Zeit Dimensionen annahm, welche vorher weder übersehen waren, noch auch übersehen werden konnten.

Als ganz neues Verkehrs-Element trat dann noch der, durch den kürzlich definitiv angenommenen sogenannten Einpfennigtarif möglich gewordene Kohlentransport von Westfalen nach dem Osten hinzu, welcher sogleich eine vorher nicht geahnte Ausdehnung annahm, theils, weil eine grosse Zahl von Kohlenproducenten ihr Glück sofort in grossem Massstabe versuchte, theils auch, weil wegen der zeitigen hohen Preise der Englischen Kohle in der neu erschlossenen Gegend bedeutende Kohlenquantitäten angefordert wurden, namentlich für die beginnenden Campagnen vieler Zucker- und anderer Fabriken, sowie für die Herbeischaffung des Winterbedarfs zahlreicher Haushaltungen und gewerblicher Betriebe, welche fast sämmtlich nicht allein ihren laufenden Bedarf gedeckt sehen, sondern auch, um vor den Eventualitäten des Winterdienstes der Eisenbahnen sich zu sichern, Winter-Vorräthe anhäufen wollten.

Obgleich durch diese Conjunctur nun ein für die Eisenbahnen sehr günstiges Verhältniss — nämlich, dass die Wagen in beiden Richtungen Ladungen bekommen konnten, herbeigeführt wurde, und die betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen auf eine erhebliche Steigerung des Verkehrs durch den herabgesetzten Kohlentarif vorbereitet waren, so wirkten doch zu viele unvorhergesehene Umstände zusammen, als dass es für den Augenblick thunlich gewesen wäre, allen Anforderungen jederzeit gerecht zu werden. Ob solches, wie man ziemlich allgemein anzunehmen scheint, nur durch einen erheblich grösseren Wagenpark möglich gewesen wäre? auf die Erörterung dieser Frage werden wir weiter unten noch zurückkommen, nachdem wir, zugebend, dass Mangel an Betriebsmitteln wirklich vorhanden gewesen ist, das wahre Mass desselben etwas näher ins Auge gefasst haben werden.

Nach dem über die fragliche Angelegenheit stattgehabten Geschrei wird der, welcher der Sache entfernter stand, anzunehmen geneigt sein, dass die Verkehrsklemme, wo nicht eine nationale Calamität, so doch ein weitverbreitetes Unglück gewesen sei. Wir unseres Orts müssen darüber eine etwas andere Ansicht hegen. Es ist eine im Verkehrsleben ziemlich allgemeine und namentlich in der Praxis des Eisenbahndienstes täglich sich wiederholende Erfahrung, dass es in Zeiten des regen Verkehrs mit den Transportmassen ähnlich sich verhält, wie mit weiland Fallstaffs „Männern in Steifleinen“. Aus einer augenblicklich nicht fortzuschaffenden Ladung werden sofort 3, und aus diesen ebenso leicht 10 oder 20. Existirten die in solchen Zeiten in Wort und Schrift verarbeiteten Transportmassen wirklich, der Verkehr müsste plötzlich ganz gigantische Dimensionen annehmen, wie die Fabel sie seither nur dem „Nebelriesen“ vindicirte. Leicht wäre es zum Beleg dieser Behauptung, eine Menge von Thatsachen beizubringen, welche kaum so abenteuerlich erzählt werden können, als sie wirklich passirt sind. Wir zweifeln nicht, dass die mit den Verhältnissen des Eisenbahnwesens Vertrauten namentlich da, wo Concurrenzlinien bestehen, seien sie Eisenbahnen oder Wasserstrassen, ähnliche Erfahrungen bereits gemacht haben werden, und dürfen weiteres Eingehen auf die Einzelheiten dieses Punctes deshalb füglich unterlassen.

Wenn wir demnach das in gewissen Zeiten fast stereotyp gewordene Geschrei über Wagenmangel, als in der Regel durchaus übertrieben bezeichnen müssen, so bedarf es zur Erklärung dieser Erscheinung wohl nur noch der Andeutung, dass das verkehrtreibende Publicum, namentlich der Theil desselben, welcher es hat sehen müssen, wie die früher im Verkehrswesen selbst ausgeübte Macht nach und nach fast ganz auf die modernen Transportanstalten übergegangen ist, ein Interesse daran hat: sich selbst als den in seinen Interessen schwer verletzten Theil, die Eisenbahnen aber als eine allem Herkommen und Recht hohnsprechende Institution hinzustellen, deren Macht und Prosperität unter allen Umständen nach Möglichkeit gebrochen werden muss, — selbstverständlich ausschliesslich im allgemeinen Interesse. Dem zu Liebe müssen aus Hunderten von Centnern Tausende gemacht und die Eisenbahnen, sei es durch Gesetze oder die Gewalt der öffentlichen Meinung gezwungen werden, ihre Betriebsmittel der Art zu vermehren, dass sie alle diese ideellen Tausende von Centnern jederzeit fortzuschaffen im Stande sind.

Was nun den speciellen Fall des letzten Herbstes betrifft, so dürfte für Norddeutschland der Beweis, dass die Anforderungen, welche an die Eisenbahnen gestellt wurden, mindestens sehr übertrieben waren, wahrscheinlich ziemlich leicht zu führen sein. Für unsere Gegenden wenigstens steht fest, dass im Ganzen schliesslich noch Alles zu rechter Zeit an seinen Ort gelangt ist, dass weder eine Fabrik stehen geblieben oder in Stillstand gerathen, noch irgendwo wirklicher Mangel an Korn etc. eingetreten ist, — und wir bezweifeln kaum, dass Jeder der localen Verhältnisse und näheren Umstände genau Kundige, Aehnliches fast an jedem Orte nachzuweisen im Stande sein wird.

Aus dem Gesagten ziehen wir den Schluss, dass, wenn Wagenmangel überhaupt stattgefunden hat, — wie wir durchaus nicht bezweifeln wollen, — solches in sehr viel minderem Masse der Fall war, als behauptet und nach der vielseitigen Ventilation dieser Angelegenheit durch die Tagespresse, vom Publico ziemlich allgemein angenommen wird. Ferner heben wir hervor, dass der Wagenmangel jedenfalls nur ein periodischer und keineswegs andauernder war, welchen sehr wichtigen Umstand der blinde Eifer der Agitation gegen die Eisenbahnen nicht allein kaum beachtet, sondern sogar als ganz unwesentlich bezeichnet hat.

Zur Unterstützung der ausgesprochenen abweichenden Ansicht, führen wir noch an, dass unsere Auffassung der Sache auch die der Mehrzahl der Eisenbahnverwaltungen, welchen man doch auch einige Einsicht in der Sache zutrauen darf, zu sein scheint, indem dieselben eine so exorbitante Vermehrung ihres Betriebs-Materials, als die Agitatoren der Presse sie verlangen, keineswegs für nothwendig halten und beabsichtigen. Obgleich diese Absicht der Eisenbahnverwaltungen nun wohl kaum authentisch documentirt ist —, so scheint dieselbe von den Agitatoren der Presse doch voraus gesehen zu sein, indem man das gewiss nächstliegende Mittel: die Eisenbahnen zu grossen Wagenanschaffungen zu veranlassen kaum weiter beachtet, vielmehr zur Beseitigung des Uebels die Realisirung der neuen Erfindung des sogenannten „Wagen-Verleih-Instituts“ wiederholt und ernstlich in Vorschlag gebracht hat.

Prüfen wir nun, in welcher Weise dem von uns zugestandenen periodischen Eintreten des Wagenmangels für die Zukunft etwa abzuhelfen sein möchte, so stellen die nachfolgenden Mittel und Wege dazu sich dar:

1. Vermehrung der Wagen und
2. Bessere Ausnutzung der vorhandenen.

Die erstere kann nun geschehen im Wege

a. der Anschaffung durch die Bahnverwaltungen selbst und
b. des neuerdings in Vorschlag gebrachten Wagen-Verleih-Instituts.

Mit Wagen-Anschaffungen gehen, wie wir glauben und wie die Eisenbahnstatistik auch nachweisen dürfte, die meisten Deut-

schen Eisenbahnverwaltungen ziemlich regelmässig vor. Ob solches in einem dem Aufschwunge des Verkehrs und der etwa eingetretenen Vermehrung der Länge ihrer Linien durchaus entsprechenden Masse geschehen ist, dürfte ebenso schwer zu entscheiden sein, wie die Frage zu beantworten ist: ob und wie weit der ursprünglich vorhandene Wagenpark dem Bedürfniss der einzelnen Bahnen entspricht.*

Aus dem bei den einzelnen Bahnverwaltungen vorliegenden Materiale dürfte indess zweifellos hervorgehen, auch durch den Augenschein unschwer ohne Weiteres sich feststellen lassen: dass das vorhandene Material weder jederzeit beschäftigt ist, noch selbst wenn es rollt, nur annäherungsweise das leistet, was mit demselben möglicherweise geleistet werden kann.

Ein absolutes und unbedingtes Bedürfniss der Wagen-Vermehrung, welches eigentlich nur da besteht, wo ein im Laufe des Jahres zu bewegendes Transportquantum mit dem vorhandenen Materiale bei unausgesetzter normaler Beschäftigung nicht fortgeschafft werden kann, vermögen wir, — übrigens weit entfernt, diesen theoretischen Satz auch für practisch zu halten, — doch um deshalb nicht anzuerkennen, als das Betriebsmaterial der Deutschen Eisenbahnen, von einer solchen normalen Ausnutzung noch weit entfernt ist.**

Wer nun weiss, welche Schwierigkeiten schon allein die Aufstellung eines unbeschäftigten Wagenparks verursacht, und dabei erwägt, dass stillstehend Moder und Rost an demselben, wo nicht mehr, so doch ebenso viel zehren, wie wenn er rollt, — der wird es gewiss sehr begreiflich finden, wenn die Eisenbahn-Verwaltungen zu einer ausserordentlichen Vermehrung ihres Fahrmaterials so ohne Weiteres nicht geneigt sind, besonders, wenn und so lange nicht unzweifelhaft feststeht, dass der Zweck auf eine andere Weise nicht auch zu erreichen ist, und namentlich so lange dieselben, — wesentlich durch die masslosen Agitationen des Publicums mit veranlasst, — täglich das Entstehen von Concurrenzbahnen, welche das eben erst mit grossen Opfern angeschaffte theure Betriebsmaterial überflüssig zu machen und zu entwerthen drohen, erwarten müssen.

Unter solchen Umständen würde nun das ohne Frage in richtiger Würdigung und grossartiger Auffassung der Verhältnisse erfundene und mit Talent gestaltete „Wagen-Verleih-Institut" als eine glückliche Lösung der Frage zu betrachten sein, wenn es practisch ebenso ausführbar wäre, als die demselben zu Grunde liegende Speculation theoretisch richtig ist.

Wir unseres Orts müssen befürchten, so sehr wir es auch bedauren, dass solches nicht der Fall sein wird, da mehre wesentliche Voraussetzungen des in No. 49 von 1861 dieser Blätter niedergelegten Plans wahrscheinlich als zutreffend nicht sich erweisen werden.

Zunächst dürfte es als eine fehlsame, durch die bisherige Erfahrung nicht bethätigte Ansicht zu bezeichnen sein, dass die von einem Wagen-Verleih-Institute anzuschaffenden Wagen jederzeit engagirt sein werden, weil der Wagenmangel sich ausgleiche. Dass letzteres nicht der Fall ist, wenigstens nicht innerhalb der dem Institute zugänglichen Territorialgrenzen, dürfte einestheils aus dem darüber oben Gesagten hervorgehen, anderntheils aber auch daraus, dass, weil der gesammte Fahrpark derjenigen Eisenbahn-Verwaltungen, welche mit Wagen sich aushelfen, nachweislich mehr als ausreichend ist, den Verkehr im Ganzen, wenn er gleichmässig wäre, zu bewältigen, — Wagenmangel nicht möglich gewesen sein würde, träten die Anforderungen nach Wagen nicht überall ziemlich gleichzeitig hervor.

Der Wagenmangel zeigt sich z. B. in Norddeutschland erfahrungsmässig im Herbst und Frühjahr auf allen Bahnen ziemlich gleichmässig, während zu anderen Jahrszeiten auf fast allen dortigen Bahnen gleichzeitig Wagen im Ueberfluss unbeschäftigt stehen. Tritt irgendwo zu einer anderen Zeit auch einmal eine aussergewöhnliche Verkehrsschwellung ein, so ist dieselbe durchaus localer Art und die bedürftige Verwaltung wird in solchen Fällen von ihren beim Transport mit betheiligten Nachbar-Verwaltungen in der Regel viel billiger und rascher ihren Bedarf decken können, wie von dem etwa in Berlin oder gar im fernen Osten stehenden Wagenpark des Verleih-Instituts.

Der einzige Umstand des ungleichmässigen Bedarfs an Wagen macht unsers Erachtens das in Vorschlag gebrachte Institut schon unmöglich.

Für andere, wenn auch weniger wichtige Puncte, welche das Zustandekommen eines solchen Instituts erschweren, müssen wir ferner die folgenden halten. Zunächst die in Vorschlag gebrachte Tage-Miethe, sowohl im Prinzipe als wegen ihrer Höhe. Wenn wir auch zugeben, dass jeder andere Miethmodus in der Ausführung grosse Schwierigkeiten findet, auch der in Vorschlag gebrachte Miethsatz, wenn an und für sich auch noch der Reduction fähig, unter Berücksichtigung aller Nebenumstände doch nicht zu hoch gegriffen sein mag, so müssen wir auf der anderen Seite doch auch wieder der Ansicht sein, dass die Eisenbahn-Verwaltungen denselben in der Regel füglich nicht werden zahlen können, weil die Wagen erfahrungsmässig zu wenige Meilen laufen, also auch zu wenig verdienen, namentlich bei den zu billigster Fracht transportirten Artikeln, welche in diesem Falle doch hauptsächlich in Frage stehen dürften.

Sodann befürchten wir, dass wegen der erwachsenden Reparaturen, welche die Eigenthümer tragen, die Mietherin aber beschaffen und liquidiren soll, endlose Weiterungen entstehen würden, welche auch durch Adoptirung eines anderen Grundsatzes kaum zu beseitigen sein möchten, für welche Auffassung die Schwierigkeiten, welche diese Angelegenheit schon zwischen benachbarten und verbundenen Bahn-Verwaltungen hervorruft, genügsame Belege bieten dürfte.

Weiter ist der Transport der Wagen von einer Gebrauchsstelle zur anderen eine keineswegs so leichte Sache, wie in dem Vorschlage angenommen wird. Dass die Wagen in Ladung von einer Miethstelle zur anderen gehen können, wird in den seltensten Fällen nur ausführbar sein; dieselben müssen also für Lohn hinbefördert werden. Möchte nun der z. B. im Norddeutschen Verbande für solche Transporte bestehende Frachtsatz von $7\frac{1}{2}$ Gr. pr. Achse und Meile, für den hier fraglichen Fall auch noch etwas reducirt werden, so wird das doch nicht sehr viel sein können, und welche Summen an Frachten und Miethverlusten würden dann z. B. auflaufen, wenn Wagen, die augenblicklich z. B. in Ratibor stehen, zum Antritt eines anderen Engagements jetzt nach Saarbrück geschafft werden müssten!

Endlich noch, wie wird es mit der Aufstellung der Wagen, wenn dieselben nach Hause kommen, was zweifelsohne, wenn nicht mit allen, so doch mit einer Mehrzahl öfter gleichzeitig der Fall sein wird? Es würden dazu ausgedehnte Gleissysteme und da es in solchen Zeiten mehr um die Ausführung von Reparaturen sich handelt, auch Werkstätten, Verwaltungsgebäude etc. nöthig sein, kurz die Unternehmer eines solchen Instituts würden, wollend oder nicht, wahrscheinlich bald im Besitze eines eigenen Bahnhofes sich sehen, welcher namentlich, wenn er an einem Centralpuncte wie Berlin liegen sollte (was wir unseres Orts übrigens nicht gerade für nothwendig halten), doch auch leicht unvorhergesehene Schwierigkeiten und Kosten verursachen würde.

Da die Aufstellung der Wagen in verkehrsstillen Zeiten schon den mit einem starken Wagenpark ausgerüsteten Bahnen oft erhebliche Schwierigkeiten bereitet, obgleich dieselben in dieser Beziehung doch ganz anders situirt sind wie ein solches Verleih-Institut, so haben wir geglaubt, auch diesen anscheinend gar nicht beachteten Punct hier berühren zu dürfen.

Dass die in dem Gesagten gegen das Wagen-Verleih-Institut hervorgehobenen Bedenken im Wesentlichen gegründet sind, geht

---

* Wenn den in No. 35 u. 42 von 1862 dieser Zeitung niedergelegten Beiträgen zur Ermittlung der erforderlichen Stärke des Fahrparks der Eisenbahnen, ein grosses Verdienst schon deshalb nicht abzusprechen ist, weil dieselben unseres Wissens die ersten Versuche sind, dieser wichtigen Frage im Wege der Theorie näher zu treten, so lösen dieselben doch unseres Erachtens die Aufgabe in zutreffender Weise nicht.

** Die Eisenbahnstatistik weist nach, dass bei der Mehrzahl der Bahnen die Güterwagen wenig über $\frac{1}{4}$ ihrer Tragkraft ausgenutzt, und dass der Lauf derselben durchschnittlich 2000 Meilen pr. Jahr = $5\frac{1}{2}$ Meilen pr. Tag kaum übersteigt.

daraus hervor, dass die in No. 28 des laufenden Jahrganges dieser Zeitschrift veröffentlichte bezügliche Proposition der Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf zu Berlin, die ursprüngliche Idee des Erfinders gar nicht adoptirt, vielmehr unter der Firma des intendirten Wagen-Verleih-Instituts einfach einen Wagenlieferungs-Contract unter längerer Stundung der Kaufgelder offerirt.

Mag ein solches Anerbieten unter Umständen auch seinen Werth haben, so sind wir doch der Meinung, ganz abgesehen davon, dass die fragliche Proposition noch an manchen Unklarheiten etc. leidet und wie sie vorliegt, schwerlich als practisch sich erweisen wird, — dass Private und Gesellschaften, welche Eisenbahnwagen gebrauchen, in der Regel besser thun werden, dieselben im Wege des gewöhnlichen Ankaufes sich zu verschaffen.

Ist nun von dem letztbesprochenen Vorschlage eine Vergrösserung des Wagenparks der Bahnen schwerlich zu erwarten und haben auch unseres Wissens weder andere Gesellschaften noch Private sich gefunden, welche die eigentliche Idee des Wagen-Verleih-Instituts der Verwirklichung entgegenzuführen beabsichtigen, so dürfte dem vielbesprochenen Wagenmangel aus dieser Richtung eine wirksame Abhülfe schwerlich zu verheissen, dieselbe unter allen Umständen aber so bald nicht zu erwarten sein.

(Fortsetzung folgt.)

Americanische Gebirgsbahn-Locomotiven.

T. Der „Engineer" vom 4. Juli cr. enthält die vom Ober-Ingenieur Ellison der Dom Pedro II. Bahn in Brasilien ausgehende Aufforderung an Maschinenfabriken, Kostenanschläge nebst Zeichnungen und genauen Beschreibungen von geeigneten Locomotiven für die 29 Engl. Meilen lange Abtheilung jener Bahn, wo dieselbe das Gebirge zwischen der Stadt Belem und dem Fluss Parahyba übersteigt, einzureichen. Die grösste Steigung auf dieser Gebirgsbahn, welche den Gipfel des Gebirgsrückens mit einem Tunnel von 7200 Fuss Länge durchschneidet, beträgt 1 : 55 bei 25,700 Fuss Länge; die stärksten Curven haben 739 Fuss Radius. Es wird verlangt, dass die Personenzugs-Maschinen einen Zug von 2200 Ctr. (Zoll-Ctr.) Gewicht (excl. Maschine und Tender) mit einer Geschwindigkeit von 20 Engl. Meilen pro Stunde fahren sollen, während die Geschwindigkeit der Güterzüge zu 12 Meilen festgesetzt ist. Da der grosse Tunnel wahrscheinlich erst einige Jahre später als die übrige Bahnstrecke vollendet werden wird, so soll daselbst eine provisorische Bahn mit Steigungen 1 : 18 und Curven von 250 Fuss Halbmesser über das Gebirge geführt und mit 2 Tender-Locomotiven betrieben werden, die später auch auf der Hauptbahn benutzt werden sollen.

Ein Gutachten des Americanischen Ingenieurs Zerah Colburn über die Construction der Locomotiven für diese Gebirgsbahn ist namentlich durch seine Mittheilungen über andere Americanische Gebirgsbahnen von Interesse. Die Baltimore-Ohio Bahn hat Steigungen von 1 : 46½ auf im Ganzen 30 Engl. Meilen Länge. Die grösste Steigung der Pennsylvanischen Central-Bahn beträgt 1 : 55½ auf 12 Meilen Länge, wo Personenzüge von 1320 Ctr. Gewicht durch 2 Locomotiven, eine ziehende und eine schiebende, jede von 540 Ctr. Gewicht incl. des Tenders, mit 20 Engl. Meilen Geschwindigkeit bergauf gefahren werden. Die New-York-Central-Bahn hat auf 3 Meilen Länge eine Steigung 1 : 56, die in ähnlicher Weise von den Personenzügen befahren wird. Auf der Virginia-Tennessee-Bahn und der Westbahn von Massachusetts kommen Steigungen 1 : 78 und 1 : 68 vor, die mit einfachen Maschinen befahren werden. Dasselbe ist der Fall auf der 10 Engl. Meilen langen Steigung 1 : 76 der Caledonischen Bahn in Schottland, wo Schnellzüge und Personenzüge, deren Gewicht incl. Maschine und Tender übrigens nur 1200 bis 1400 Ctr. zu betragen pflegt, mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 28 Meilen bergauf gefahren werden. Die dazu benutzten Locomotiven haben nur 15 Zoll Cylinder-Durchmesser bei 20 Zoll Hub und 6 Fuss Durchmesser der Triebräder. Die Deutschen Gebirgsbahnen, so wie die Bahnen über die Alpen und Apenninen haben bekanntlich noch viel stärkere Steigungen als die Americanischen, dagegen kommen bei den letzteren viel stärkere Curven (von 400 bis 800 Fuss Radius) vor, als bei den Europäischen Bahnen.

Nach Betrachtung der verschiedenen Beispiele kommt Colburn zu der Schlussfolgerung, dass bei den von Ellison gestellten Bedingungen die Personenzugs-Maschinen eine Leistung von 444 Pferdekraft verrichten und ein Gewicht von etwa 600 Ctr. erhalten müssen, mit 4 Triebrädern von etwa 5⅙ Fuss Durchmesser, 17 Zoll Cylinder-Durchmesser bei 24 Zoll Hub, 4 Fuss Durchmesser des Kessels mit 15 Quadratfuss Rostfläche, 87 Quadratfuss directer und 1058 Quadratfuss indirecter Heizfläche, wobei angenommen ist, dass die Dampfspannung im Kessel 8 Atmosphären beträgt, aber im Durchschnitt nur 5 Atmosphären wirksamer Dampfdruck in den Cylindern zu rechnen sein würde. Die Räder der Maschinen und Tender würden von Hartguss aus den Fabriken von Whitney oder Bush & Lobdell zu nehmen sein.

Was die Güterzugs-Maschinen anbetrifft, so kann man im vorliegenden Fall diejenigen Maschinen, welche auf den Nordamericanischen Gebirgsbahnen im Gebrauch sind, nicht als genügend stark ansehen, weil dort fast immer nur mit 8 Engl. Meilen Geschwindigkeit gefahren, von Ellison aber eine Geschwindigkeit von 12 Meilen verlangt wird, bei mindestens ebenso schweren Zügen wie auf jenen Bahnen. Auf der langen Steigung 1 : 46½ der Baltimore-Ohio-Bahn wurden versuchsweise Züge von 2500 bis 2600 Ctr. Gesammtgewicht (incl. Maschine und Tender) mit 11 bis 15 Meilen Geschwindigkeit durch die dort gebräuchlichen Güterzugs-Maschinen von 516—488 (?) Ctr. Gewicht mit 8 gekuppelten Rädern von 3 Fuss 7 Zoll Durchmesser, bei 19 bis 20 Zoll Cylinder-Durchmesser, 22 Zoll Hub, 5 bis 8 Atmosphären Dampfdruck im Kessel, bergauf gefahren. Dieselben Maschinen beförderten auf einer nur 2½ Meilen langen Steigung 1 : 64 derselben Bahn Güterzüge von 4400 bis 5700 Ctr. Gesammtgewicht mit 3½ bis 13 Meilen Geschwindigkeit, je nach dem günstigen oder ungünstigen Zustand von Wind und Wetter. Auf der Steigung 1 : 55½ der Pennsylvanischen Central-Bahn werden starke Güterzüge in der Regel durch 2 Locomotiven, eine ziehend und eine schiebend, jede von 550 bis 650 Ctr. Gewicht, mit 4 bis 8 Triebrädern von 4 bis 4½ Fuss Durchmesser und im Uebrigen von fast derselben Grösse und Construction wie die Maschinen der Baltimore-Ohio-Bahn, gefahren. Versuchsweise wurde daselbst durch je eine dieser Maschinen ein Zug von 2492 Ctr. Gesammtgewicht mit durchschnittlich 7½ Meilen Geschwindigkeit befördert. Auf der früheren provisorischen Bahn mit Steigungen 1 : 10 über den Gebirgsrücken der Baltimore-Ohio-Bahn wurden Züge, die aus 3 Wagen von zusammen 760 Ctr. Gewicht bestanden, durch eine Tender-Maschine von 500 Ctr. Gewicht mit 16½ Zoll Cylinder-Durchmesser, 20 Zoll Hub und 6 gekuppelten Rädern von 3½ Fuss Durchmesser, mit 7½ Meilen Geschwindigkeit gefahren. Es kam dort zuweilen bei Frostwetter, wenn die Schienen schlüpfrig waren, der Fall vor, dass die Züge auf den starken Steigungen herabrutschten, obgleich sämmtliche Räder gebremst waren, woraus hervorgeht, dass die Adhäsion der Räder an den Schienen dann noch geringer als 1/10 war.

In Europa werden für den Transport von Güterzügen auf starken Steigungen jetzt meistens sehr schwere Locomotiven gebaut. In dieser Hinsicht sind namentlich die nach Engerth's System gebauten Maschinen zu erwähnen, womit auf den langen Steigungen 1 : 200 der Französischen Nordbahn Güterzüge von durchschnittlich 12,470 Ctr. Gesammtgewicht in der Regel mit 10 bis 11 Meilen Geschwindigkeit gefahren werden. Diese Maschinen wiegen 820 Ctr., oder mit dem Tender verbunden 1240 Ctr., sie haben 8 gekuppelte Räder von 4⅛ Fuss Durchmesser, 20 Zoll Cylinder-Durchmesser, 26 Zoll Hub, und einen Kessel von 5 Fuss Durchmesser mit 235 Siederöhren von 16½ Fuss Länge und 2⅕ Zoll äusserem Durchmesser. Aehnliche Maschinen sind jetzt auf den starken Steigungen 1 : 40 und 1 : 45 der Semmering-Bahn im Gebrauch. Auf einer 2 Meilen langen Steigung 1 : 37 der Midland-Bahn zwischen Birmingham und Gloucester werden Güterzüge von etwa 4800 Ctr. Gewicht durch 2 gewöhnliche Maschinen mit 6 gekuppelten Rädern, eine ziehend und eine schiebend, mit 6½ Meilen Geschwindigkeit aufwärts gefahren. Die Gebirgsstrecke der Apenninen-Bahn zwischen Genua und Turin mit langen Steigungen 1 : 36 wird bekanntlich mit vierrädrigen Tender-Locomotiven befahren, die je zwei rückwärts zusammengekoppelt sind. Ein Paar solcher Maschinen von zusammen 1000 Ctr. Gewicht hat in der Regel einen Güterzug von 2000 Ctr. Gewicht mit 15 Meilen Geschwindigkeit zu fahren In ähnlicher Weise wird auch eine kurze Steigung 1 : 59 in der Nähe von Aberdeen auf der Great-North of Scotland Bahn betrieben und man beabsichtigte früher dasselbe System auch auf der geneigten Ebene mit langen Steigungen 1 : 40 bei Bhore Gaut auf der noch im Bau begriffenen Grossen Ostindischen Bahn in der Nähe von Bombay anzuwenden. Neuerdings hat man sich aber entschlossen, Tender-Locomotiven dafür zu bauen, mit 6 gekuppelten Triebrädern von 52 Zoll Durchmesser nebst 4 Laufrädern mit Wendeschemel. Diese Maschinen sollen 960 Ctr. wiegen und man erwartet, dass dieselben einen Zug von 4000 Ctr. Gewicht mit 12 Meilen Geschwindigkeit auf jener Steigung befördern werden, was indessen als eine zu günstige Annahme erscheint.

Nach Besprechung dieser Beispiele empfiehlt Colburn, für die Dom Pedro-Bahn schwere Güterzugs-Maschinen mit 6 gekuppelten Triebrädern von 4½ Fuss Durchmesser nebst 4 Laufrädern mit Wendeschemel, und mit besonderem achträdrigem Tender anzuwenden. Diese Maschinen würden Aussenseit-Cylinder von 20 Zoll Durchmesser und 24 Zoll Hub erhalten, und ein Gewicht von etwa 720 Ctr., wovon 540 Ctr. auf den Triebrädern ruhen, haben. Dieselben würden, bei 7 Atmosphären Dampfdruck im Kessel, Züge von 4400 Ctr. Gewicht auf den starken Steigungen 1 : 55 aufwärts mit der verlangten Geschwindigkeit von 12 Meilen befördern können.

Im Allgemeinen ist in der letzten Zeit sowohl das Gewicht und die Grösse der Cylinder als auch die Dampfspannung bei den Güterzugs-Maschinen fortwährend vermehrt worden; auf mehreren Englischen und Americanischen Bahnen fährt man mit 9 bis 11 Atmosphären Dampfdruck, und man hält es in America und Frankreich für vortheilhaft, den Durchmesser der Cylinder von schweren Güterzugs-Maschinen nicht geringer als 20 Zoll anzunehmen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Crefeld-Clever Eisenbahn. (Stand der Arbeiten.) Die Eisenbahnarbeiten an der Bahn von Cleve nach Crefeld sind bereits bis in die unmittelbare Nähe der Stadt Crefeld vorangeschritten. Bei dem günstigen Terrain, welches die noch zu bebauende kurze Strecke bietet, steht die auf den 1. November projectirte Eröffnung der Bahn wohl mit Sicherheit zu erwarten.

Osterath-Essen und Essen-Rheine-Bremen-Hamburg. Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft lässt jetzt die Vorarbeiten für die von ihr zu erbauende Bahn von Osterath (Station der Rheinischen Bahn zwischen Crefeld und Neuss) nach Essen (Station der Cöln-Mindener Bahn) ausführen. Zu gleicher Zeit agitirt das Bochumer Comité eifrig nicht nur für Herabsetzung der genannten projectirten Bahn nach dem Bochumer Kohlenreviere (zur Concurrenz für die Cöln-Mindener Bahn) sondern auch (über Rheine) nach Bremen und Hamburg, um der Westfälischen Kohle ein neues Absatzgebiet zu erschliessen, welches bis jetzt ein Hauptstapelplatz der Englischen Kohle ist.

Eisenbahn von Venlo über Wesel und Münster nach Bremen und Hamburg. Neben dem vorstehend erwähnten Projecte einer Bahn von Essen nach Bremen und Hamburg steht das von uns schon mehrfach erwähnte Project Venlo-Münster-Bremen. Dass Preussen die Concession zu den Vorarbeiten ertheilt hat, meldeten wir bereits früher (s. S. 705). Wir können hierüber nachträglich folgende nähere Mittheilung machen. Nach einer amtlichen Erklärung des Coesfelder Landraths-Amtes hat sich der Handels-Minister zur Befürwortung der Ertheilung der landesherrlichen Concession für die auf Preussischem Gebiet belegene Strecke der projectirten Eisenbahn von Paris auf Venlo über Münster und Osnabrück nach Bremen und Hamburg an die von dem Rentner Monton in Paris zu bildende Gesellschaft unter der Bedingung bereit erklärt, dass spätestens bis zum 1. April k. J. die Concession unter Vorlegung der vorschriftsmässigen Vorarbeiten und Beibringung genügenden Ausweises über die Mittel zur Bau-Ausführung nachgesucht wird. In Bezug auf die Richtung der Bahn ist in militärischer Hinsicht als nothwendig bezeichnet, dass die Bahn auf Wesel geführt werde, und den Rhein bei dieser Festung überschreite. Der Herr Minister hat zugleich dem Rentner Monton resp. dem provisorischen Comité zu den zur Aufstellung des Planes erforderlichen Nivellements und sonstigen Arbeiten auf ihre Kosten für das Preussische Gebiet die Genehmigung ertheilt. Zweifelhaft erscheint es aber, ob auch Hannover die nöthige Concession für die Hannoversche Strecke ertheilen wird.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Wie dem „Aktionär" geschrieben wird, würde die Uebergabe der Ruhrort-Crefeld-Gladbacher Eisenbahn an die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft binnen Kurzem stattfinden, und dieser auch die Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer Bahn durch gedachte Verwaltung folgen. Es wäre dieses eine Consequenz des Brückenbaues bei Düsseldorf, der durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt werden soll. — Näher als jene bereits mehrfach in Aussicht gestellte Verschmelzung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, an welcher wir uns noch immer zu zweifeln erlauben, steht die Fusion der Prinz Wilhelmsbahn (Steele-Vohwinkel) mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, deren Verwaltungen bereits seit längerer Zeit bekanntlich vereinigt waren, baldigst zu erwarten. Gespannt sind wir darauf, ob die auf den 11. Octob. zusammenberufene ausserordentliche General-Versammlung den Bau einer directen Bahn von Elberfeld nach Deutz, resp. Cöln, und von Unna (Station der Dortmund-Soester Bahn) nach Hamm (Station der Cöln-Mindener Bahn), sowie den Bau der festen Rheinbrücke bei Düsseldorf genehmigen wird. Durch erstere scheint der durchgehende Verkehr von der Cöln-Mindener Bahn auf die Bergisch-Märkische geleitet werden zu sollen, während der Bau einer festen Brücke bei Düsseldorf mit den sonstigen projectirten Abkürzungen (Hagen-Holzwickede etc.) den Verkehr nach dem Westen auf die genannte Bahn mehr hinlenken möchte. Sollten diese Projecte zur Ausführung kommen, so würde das Unternehmen der Bergisch-Märkischen Bahn eine grossartige Ausdehnung gewinnen, da dasselbe nach Aufnahme der Steele-Vohwinkler Bahn bereits ca. 50 Meilen umfassen wird.

Project einer Eisenbahn von Zeitz über Pegau zum Anschluss an die Königl. Sächsisch-Westliche Staatseisenbahn. Die kürzlich zu Pegau abgehaltene General-Versammlung für die projectirte Bahn von Zeitz über Pegau zum Anschluss an die Königl. Sächsische-Westliche Staatseisenbahn, beschloss, die Königl. Preuss. Regierung um Beschleunigung ihrer Genehmigung zum Baue auf Preuss. Gebiete zu ersuchen. Als Anschlusspunct ward die Station Kieritzsch bezeichnet.

Badische Eisenbahnen. Die Waldshut-Constanzer Bahn könnte in einigen Monaten dem Betrieb übergeben werden, wenn die Arbeiten bei Schaffhausen nicht hemmend entgegentreten würden, weshalb schwerlich vor Neujahr die Locomotive dort erscheinen dürfte. Auch die Pforzheim-Mühlacker Bahn hat noch einige schwierige Arbeiten zu vollenden und wird ebenfalls nicht in diesem Jahr fahrbar hergestellt sein. Endlich ist der Termin für die Eröffnung der Heidelberg-Mosbacher Bahn schon jetzt bis zum 15. October erstreckt und wird vielleicht noch eine weitere Verlängerung erhalten. (Schw. M.)

b. Eisenbahn-Betrieb.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. (August-Einnahme). Für die Anhaltische Bahn war der August v. J. gegen den Juli, in Folge des Ausfalls der Getreide-Transporte um circa 13,000 Thlr. und gegen 1860 um circa 2300 Thlr. zurückgeblieben, das laufende Jahr hat dagegen, ohne dass die Getreide-Transporte wieder aufgenommen sind, circa 23,000 Plus gegen den Juli und 23,883 Thlr. ($11^1/_2$ Procent) mehr als v. J. gebracht. Diese Mehr-Einnahme ist um so günstiger, weil sie grösstentheils aus dem Personen-Verkehr resultirt.

—y— **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.** (Fahrplan. Directer Personenverkehr.) Dem in No. 73 d. Ztg. abgedruckten, vom 5. September a. c. ab gültigen Fahrplane, welcher nur bezüglich der Fahrzeiten auf der Strecke Gladbach-Ruhrort durch einige unbedeutende Abänderungen von dem Fahrplan vom 1. März c. abweicht, fügen wir noch einige besondere Bemerkungen bei. Die kürzeste Fahrzeit ab Aachen beträgt nach Düsseldorf ($11,_3$ Meil.) $2^1/_2$ Stunden, nach Ruhrort ($13,_7$ M.) $3—3^1/_2$ Stunden, ferner von Aachen über Ruhrort, resp. Düsseldorf nach Emmerich 6 Stunden, Utrecht 9 Stunden, Amsterdam und Rotterdam $10—10^1/_2$ Stunden, nach Berlin $16^3/_4$ Stunden, nach Leipzig über die Norddeutsche Route $17^3/_4$ Stunden, über die Rheinisch-Thüringische Route $18^1/_2$ Stunden, nach Wien $41^3/_4$ St.

Hinsichtlich der Verbindung mit und nach auswärtigen Bahnen nimmt die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn eine hervorragende Stellung ein, insofern sie durch verhältnissmässig viele Knotenpuncte, als Aachen, Neuss, Crefeld, Düsseldorf (Obercassel) und Ruhrort (Homberg) nicht nur einen bedeutenden directen Verkehr entwickeln, sondern sich auch mit Erfolg als Concurrenzbahn hierbei betheiligen kann.

Obwohl zur Zeit die meisten aus dem Norden Deutschlands kommenden und nach Aachen oder weiter nach Belgien, Nordfrankreich und London reisenden Passagiere noch immer die in mancher Hinsicht bequemere* Route über Cöln vorziehen, so darf doch erwartet werden, dass die Anstrengungen der Verwaltung, den Durchgangsverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen, nicht ohne günstiges Resultat bleiben werden. Neuerdings erst ist, was der Fahrplan nicht erwähnt, auch ein directer Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen Dresden und den Hauptstationen der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn, sowohl über Ruhrort als über Düsseldorf eingerichtet worden. Das Heranziehen der Passagiere der Norddeutschen Route ist um so schwieriger, als nicht allein zwischen Dortmund und Aachen fünf verschiedene Concurrenzwege a) über Oberhausen-Ruhrort ($21,_{45}$ M), b) Oberhausen-Düsseldorf-Neuss ($22,_{05}$ Meil.), c) Oberhausen-Cöln ($25,_1$ Meil.), d) Hagen-Neuss ($22,_5$ Meil.), e) Hagen-Cöln ($25,_{55}$ Meil.) führen, sondern auch die Längen derselben nicht so erheblich von einander verschieden sind, um der einen oder andern Route den Concurrenzkampf zu verleiden. Die kürzeste Route zwischen Dortmund und Aachen ist die über Oberhausen-Ruhrort, resp. Neuss, und hier findet auch täglich viermal, bei Uebernachtung in Gladbach sogar fünfmal directer Anschluss mit einer Fahrzeit von 4 Stunden 39 Minuten, resp. 6 Stunden 2 Minuten, $6^1/_2$ Stunden, 7 Stunden 22 Min. und 13 Stunden 53 Minuten statt, während auf den übrigen Linien täglich nur drei directe Anschlüsse mit einer Fahrzeit von 4 Stunden 50 Minuten (Eilzug über Oberhausen nach Cöln), bis 8 Stunden 45 Minuten, resp. mit Uebernachtung in Düsseldorf 14 Stunden 40 Min. vorhanden sind.

Cöln-Mindener Bahn. (Ermässigte Frachten für Roheisen). Im Binnen-Verkehr der Cöln-Mindener Bahn ist vom 1. Sept. ab eine Ermässigung des Tarifs für Roheisen in vollen Wagenladungen eingetreten. Auch auf der Preussischen Ostbahn treten vom 1. Septbr. ab für Eisenbahnschienen und Roheisen in directem Verkehr mit den Nachbarbahnen wesentliche Ermässigungen ein, und zwar dergestalt, dass $1^1/_2$ Pf. resp. 1 Pf. pro Ctr. und Meile nebst einer Expeditions-Gebühr von 1 Thlr. per Waggon zu zahlen sind. Hieran anknüpfend agitirt man in Westfalen für eine Herabsetzung der Eisenfracht im Norddeutschen Verbande, damit die Niederrheinischen Hütten ihre nach Ostpreussen bestimmten Schienensendungen statt über Holländische Häfen zur See den Landweg nehmen lassen könnten.

Schlesische Eisenbahnen. (August-Einnahmen). Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn hat im August $23^1/_2$ Proc. Plus erzielt (gegen 5 Procent in 1861), die Zahl der beförderten Personen stieg um 22, die Einnahme aus dem Personen-Verkehr um $12^1/_2$

---

* Zwischen Dortmund und Aachen bedarf es auf der Route über Cöln nur eines einmaligen Wagenwechsels, in Cöln, resp. Deutz, während auf der Route über Ruhrort auser dem durch die Dampffähre zwischen ebengenannter Station und Homberg gebotenen Aufenthalt, ein Wagenwechsel in Oberhausen und Ruhrort stattfindet. Aehnlich ist es in Düsseldorf, wo die von Oberhausen herkommenden Passagiere aussteigen, zu Fuss oder per Droschke die Schiffbrücke passiren, in Obercassel wieder einsteigen und nöthigenfalls in Gladbach nochmals die Wagen wechseln müssen.

Procent, der Local-Verkehr hat sich also gesteigert, der Binnen-Güter-Verkehr schloss mit einer Mehreinnahme von 57 und der Durchgangsverkehr mit den Extraordinarien mit 7 Procent Plus; die Entwickelung des Binnen-Güterverkehrs ist eine erfreuliche Erscheinung; in vorigem Jahre wurde derselbe dem Durchgangsverkehr nachgesetzt, in diesem Jahre fehlt dem Letzteren die Entwickelung, er liefert sogar gegen die letzten Monate vorigen Jahres, in denen die Einnahme aus demselben und dem Extraordinarium gesondert angegeben wurde, Mindereinnahmen. Das Plus bis Ende August d. J. beträgt 104,770 Thlr. oder $15^3/_5$ Procent Brutto und mit Berechnung von 37 Procent Betriebsausgaben, 65,994 Thlr. Netto. Die Ausgaben für die Verzinsung der Prioritäten steigen um 7789 Thlr. (die Amortisation der letzten Anleihe beginnt erst 1864), auch muss vorausgesetzt werden, dass die für 1861 gegen 1860 um 8756 Thlr. gestiegene Einnahme an „Zinsen" schwächer fliessen wird; bringen wir dieses Plus und die erwähnte Mehrausgabe ganz in Abrechnung, dann bleiben bis Ende August 49,449 Thlr. Netto-Mehrertrag, während eine Dividende von 8 Procent ($1^1/_8$ mehr als 1861) einschliesslich der Eisenbahnsteuer 68,875 Thlr. Mehrausgabe erfordert. Wir beabsichtigen durchaus nicht, mit diesen Berechnungen ein Prognostikon zu stellen, sondern wollen nur leitende Gesichtspuncte für die jetzt an der Börse circulirenden, meist sehr oberflächlich aufgestellten Schätzungen an die Hand geben.

Auch die August-Einnahmen der Oberschlesischen Hauptbahn sind sehr günstig. Dieselbe hat im August 51 Procent und bis Ende August 767,206 Thlr., oder 44 Procent mehr als vor. Jahr eingenommen, der Procentsatz der August-Mehr-Einnahme übersteigt also denjenigen der acht Monate, ungeachtet diese im vorigen Jahre mit circa 10 Procent Minus, der August mit 8 Procent Plus geschlossen hatte. Der Personen-Verkehr ergab im August 20, der Güter-Verkehr $44^3/_5$ und das Extraordinarium 170 Procent Plus. Wir haben schon im vorigen Monat aus den Einnahmen der Breslau-Posen-Glogauer Bahn bis Ende Juli einen Ueberschuss von circa 38,000 Thlr. zu Gunsten der Oberschlesischen Actionäre nachgewiesen, die August-Mehr-Einnahme war 53,394 Thlr., 63 Procent, fällt also für diese ebenfalls ins Gewicht. Der Personen-Verkehr dieser Bahn schloss mit 12, der Güter-Verkehr mit 69, das Extraordinarium mit 313 Procent Plus, die ersten acht Monate ergaben 148,719 Thlr., $42^1/_4$ Procent mehr. Auf der Cosel-Oderberger erhielt sich der innere Güter-Verkehr mit 39 Procent Plus in sehr befriedigender Entwickelung, der Durchgangs-Verkehr schloss mit einer Mehr-Einnahme von $22^3/_4$ Procent. Auf der Neisse-Brieger hat der Güter-Verkehr $26^3/_4$, auf der Oppeln-Tarnowitzer 56 % Plus gebracht, die Mehr-Einnahmen der letztern stehen jedenfalls im Zusammenhange mit einer grösseren Regsamkeit im Betriebe der „Minerva". — Wir haben ferner der Mehr-Einnahme der Stargard-Posener Bahn zu gedenken, sie schloss für den August mit 70, für die ersten acht Monate mit 265,857 Thlr., $74^1/_2$ Procent Plus; wenn der Procentsatz des August etwas gegen denjenigen der acht Monate zurücksteht, so ist zu erwägen, dass der August 1861 mit $29^1/_2$, die ersten acht Monate vorigen Jahres aber nur mit $8^1/_2$ Procent Plus schlossen, das Verhältniss für den August ist also ausserordentlich günstig, der Personen-Verkehr hat 10, der Güter-Verkehr 111 und das Extraordinarium 31 Procent Plus gebracht. Man kann nach den Ergebnissen des August auch für die letzten vier Monate erhebliche Mehr-Einnahmen voraussetzen.

Albertsbahn. (August-Einnahmen.) Im Monat August 1862 betrug die Einnahme 9154 Thlr. oder 5018 Thlr. mehr als im August 1861 und bis ult. August 1862 betrug die Einnahme 125,894 Thlr. oder 16,782 Thlr. mehr als in derselben Zeit des Vorjahres.

—r— **Bayerische Staatsbahnen.** (Verkehr.) München, im September. Die Bayerischen Staatsbahnen ertrugen in den drei ersten Vierteljahren des Verwaltungsjahres $18^{61}/_{62}$ die Summe von 8,684,826 fl. 19 kr.; 571,636 fl. 59 kr. mehr als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres.

Böhmische Westbahn. Wir machen auf den (S. Seite 756.) zum ersten Male erschienenen Betriebsausweis der Böhmischen Westbahn aufmerksam.

Wiener Verbindungsbahn. (Einstellung der Dampf-Omnibusfahrten.) Die auf der Wiener Verbindungsbahn vom Hauptzollamte nach dem Südbahnhofe in Wien bisher an Sonn- und Feiertagen im Verkehre gewesenen Dampf-Omnibuszüge sind bis auf Weiteres wieder eingestellt worden.

Ausland.

Warschau-Bromberger Eisenbahn. (August-Einnahmen.) Im Monat August 1862 betrug die Einnahme 6191 Silber-Rubel.

Warschau-Bromberger Bahn. Nach dem Verwaltungsbericht schreitet der Bau der Bahn rüstig vorwärts. Die Bauunternehmer Hrn. Gebrüder Riche in Brüssel begannen Ende Mai vor. Jahres die Hauptarbeiten auf der ganzen Linie, welche mit grösster Energie und Schnelligkeit so betrieben wurden, dass der Bestimmung des mit ihnen abgeschlossenen Vertrages, nach welcher die theilweise Eröffnung der Strecke von Lowicz nach Kutno (6 Meilen lang) zu erfolgen hatte, am 1. December vor. J. genügt wurde. Wenn nicht aussergewöhnliche Ereignisse eintreten, wird die Bahn zu der in der Concessions-Urkunde vorgesehenen Zeit beendet und diese Linie, die den Weg nach Berlin, Stettin, Danzig und Königsberg um ein Bedeutendes abkürzt, wie wir bereits mittheilten, noch in diesem Jahre dem Verkehr übergeben werden. Die Einnahmen, welche seit der Begründung der Gesellschaft bis Ende 1861 der Gesellschafts-Casse zugeflossen sind, betrugen R. 2,766,991, die Ausgaben bis dahin R. 2,092,393, so dass Ende 1861 ein Cassenbestand von R. 674,598 verblieb. Den Betrieb anlangend, so sind die Verwaltungsräthe der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahnen für einen Zeitraum von 5 Jahren dahin übereingekommen, dass mit Eröffnung der Strecke von Kutno nach Lowicz der Betrieb der Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft auf der Station Skierniewice beginnen soll, dass dagegen die Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet ist, auf ihre Kosten die Strecke von Lowicz nach Skierniewice in gutem Zustande zu erhalten. Der Güterverkehr der Warschau-Bromberger Bahn wird in Skierniewice beginnen. Die Einnahmen für die Strecke Skierniewice-Lowicz gehören der Warschau-Wiener Bahn. Für die Unterhaltung des Betriebs erhält die Warschau-Bromberger Eisenbahn-Gesellschaft für jede Nutzmeile denjenigen Betrag, welchen sie sich am Schlusse des verflossenen Betriebsjahres als Kosten einer Nutzmeile berechnet hat, nach Hinzufügung von 50 % als Antheil am Gewinn.

Warschau-Wiener Eisenbahn. (August-Einnahmen.) Im Monat August 1862 wurden 160,361 Silber-Rubel eingenommen. Die Gesammt-Einnahme bis ult. August 1862 im Betrage von 1,171,199 Silber-Rubel weist gegen dieselbe Periode 1861 ein Mehr von 264,869 Silber-Rubel auf.

Warschau-Wiener Eisenbahn, Nach dem Verwaltungs-Berichte für das Betriebsjahr 1861 hat sich der Personenverkehr gegen das Jahr 1860 verringert, der Güterverkehr dagegen wenn auch nicht in Proportion zum Jahre 1860 vermehrt. — Die Brutto-Einnahmen betrugen:

für 602,395 Personen (incl. 26,793 Militärs)	R.	579,516
„ Güter (17,003,705 Pud)	„	757,005
an Diversen	„	74,512
in Summa	R.	1,411,033

gegen R. 1,375,392 im Jahre 1860, also R. 35,641 mehr. Der Personenverkehr ergab ein Minus von R. 39,866, der Güterverkehr dagegen ein Plus von R. 69,534. Die Betriebskosten beliefen sich auf 752,527 R. oder $53_{,3}$ % der Brutto-Einnahmen. Es stellte sich somit ein Betriebsüberschuss von R. 658,506 heraus. Hiervon gingen ab 376,560 R. (nämlich Rente an den Staat: R. 200,000, Zins und Amortisation der Obligationen: R. 82,375, zum Reservefond: R. 11,284, $^1/_2$ % Amortisation des Actiencapitals: R. 50,000, 10 % Gründerrente: R. 31,485 und Tantième des Directors: R. 1,416). Es stellte sich daher ein Reinüberschuss von R. 281,946 heraus, wozu der nicht zur Vertheilung gekommene Bestand des Vorjahrs von R. 12.542 kam, so dass R. 294,488 zur Dividendenvertheilung an die Actionäre übrig bleiben. Die am 28. Juni stattgehabte General-Versammlung beschloss, dem Antrag des Verwaltungs-Rathes gemäss, davon eine Dividende von R. 6. 75 Kop. = $6^3/_4$ % pr. Actie zu vertheilen und verwarf damit den Antrag mehrer Actionäre, welche von obiger Summe: R. 94,488 zur Bildung eines Erneuerungsfonds reservirt wissen wollten. Von denjenigen Actionären, welche sich gegen die Errichtung eines solchen Fonds aussprachen, wurde namentlich hervorgehoben, dass mit Ausnahme der Preussischen Bahnen nur sehr wenige Bahnen des Continents Capitalien zur Erneuerung anlegen, dass ferner die grössten Autoritäten, ein Perdonnet, Augustin, Stephenson die Errichtung von Renovationsfonds verwerfen; dass endlich die Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft sich in einer ganz anderen Lage als andere Eisenbahn-Gesellschaften befinde, weil sie eine fertige und im Betrieb befindliche Bahn übernommen und das statutenmässige Actien-Capital zur Wiederherstellung eines ordnungsmässigen Zustandes der Bahn bestimmt und somit als ein eigentlicher Erneuerungsfonds zu betrachten sei.

Die Verwaltung war auch im Jahre 1861 bemüht, die Bahn zu verbessern. Der Umtausch der alten, leichteren Schienen gegen schwere wurde rüstig und mit der nöthigen Beschleunigung fortgesetzt. Desgleichen wurden die Transportmittel vermehrt. Von der „Compagnie générale de matériels de chemin de fer" zu Brüssel wurden die im Jahre 1860 bestellten Betriebsgegenstände im Laufe des Jahres 1861 vollständig geliefert, nämlich 3 Güterzug-Locomotiven, 8 Personen- und 105 Güterwagen. Die Gesammtausgaben pr. 1861 auf Anlageconto betrugen R. 1,049,208, wodurch derselbe für die Hauptbahn sich auf R. 3,253,397 erhöht hat. Der gegen Ende 1861 eröffnete Theil der Warschau-Bromberger Bahn von Lowicz nach Kutno war auf einer so geringen Strecke und so kurze Zeit im Betrieb, dass er von keinem Einfluss auf die Resultate der Warschau-Wiener Bahn im Jahre 1861 sein konnte. Erst nach Eröffnung dieser ganzen Bahn und nach Einrichtung eines geregelten Betriebes auf der Warschau-Petersburger Bahn wird sich der unzweifelhaft günstige Einfluss dieser neuen Communicationen auf die Warschau-Wiener Bahn gehörig bemessen lassen. Die bisherigen Ergebnisse des laufenden Jahres sind nach dem Geschäftsbericht sehr günstig; sie zeigen eine ungewöhnliche Steigerung der Einnahmen, welche bis Ende Juli d. J. bereits R. 237,296 gegen die entsprechende Periode des Vorjahrs beträgt.

In der diesjährigen Versammlung fand auch die Neuwahl der Mitglieder des Verwaltungs-Raths statt. An Stelle der ausscheidenden 8 Mitglieder wurden neu resp. wieder gewählt: Alexander Graf Przezdziecki, Herzog von Ujest, Michael v. Rostafinski, Leon Epstein,

Mieczyslaw Epstein, Justinian Karnicki, Johannes Graf Renard, Felix Zielinski.

Oronbahn. (Eröffnung. Differenzen mit der Waadter Regierung. Betriebsübernahme der Strecke Bern-Freiburger Grenze). Am 2. und 3. September ist die Eisenbahn von Freiburg nach Lausanne dem Betrieb übergeben worden. Die Stadt Freiburg hatte es in Betracht ihrer bedrängten finanziellen Lage abgelehnt, Opfer für die Eröffnungsfahrt zu bringen, wogegen sich Lausanne um so splendider zeigte. Letzteres hat auch volle Ursache diese finanziell freilich wenig vortheilhafte Bahn freudig zu begrüssen, da es (durch Vermittlung von Morges) nunmehr der Knotenpunct von 4 Bahnen, von Wallis, Freiburg, Genf und Neuenburg her wird. Da die Eröffnung des Betriebs mit dem Genfer Musikfest zusammenfällt, so fehlt es übrigens fürerst gewiss nicht an Reisenden und auch der Weintransport wird während des Herbstes eine gute Quelle für Güterfrachten abgeben.

Ein Decret der Regierung von Waadt, wodurch dieselbe die an den Statuten der Oronbahn ohne ihre Genehmigung vorgenommenen Aenderungen für nichtig erklärt, wurde dadurch hervorgerufen, dass Specialverträge zwischen der Gesellschaft und dem Kanton Freiburg mehre wichtige Modificationen der Statuten herbeigeführt hatten, welche nach § 7 der Concession der Regierung von Waadt zur Genehmigung vorzulegen gewesen wären. Das ganze Unternehmen ist nach allen Richtungen in die Hände des Kantons Freiburg übergegangen. Die Ernennung von 2 Waadtländern in die Direction ist rein illusorisch geworden und vom Anlehen der fr. 7,000,000 ist der Waadtländer Staatsrath nicht einmal in Kenntniss gesetzt worden. Mit dem 4. Sept. ist übrigens der Betrieb der zur Centralbahn gehörigen Strecke Bern-Freiburger Grenze pachtweise an die Oronbahn übergegangen, in Folge eines von der Berner Regierung genehmigten Pachtvertrages zwischen den genannten beiden Bahnen. Die Fahrzeit dauert zwischen Bern und Lausanne circa 4 Stunden. (Nach dem Act.)

Schweizerische Centralbahn. Das Anlehen der Schweizer Centralbahn von fr. 1,000,000 zu $4^1/_2$% wurde zu $^2/_3$ schon am Tage des Auflegens der Subscription gedeckt und ist nun vollständig gezeichnet.

Römische Eisenbahnen. Am 20. August ist die Bahn von Rom nach San Germano eröffnet worden.

Marseille-Cette. Der Municipalrath von Marseille hat sich einstimmig für den Plan, eine Eisenbahn von Marseille nach Cette zu bauen, ausgesprochen.

Mexico. Es soll eine Eisenbahn in Mexico für die Bedürfnisse des Französischen Expeditionscorps von Vera Cruz nach Cordova gebaut werden.

Vereinigte Staaten von Nordamerica. Die Rome-Watertown-Ogdensburgh Eisenbahn wurde am 21. August in ihrer ganzen Länge eröffnet. — Auch die Northern-Illinois Eisenbahn, eine Verlängerung der Racine-Mississippi Eisenbahn in Savannah am Mississippi mündend, wurde am 14. August eröffnet.

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Versammlung am 9. September 1862.) Herr Koch hielt einen Vortrag über die zulässige Belastung der Locomotiv-Achsen. Theorie und Erfahrung hat bei den Wagenachsen bereits die richtigen Verhältnisse festgestellt. Das Verfahren für die Locomotiv-Achsen ändert sich hauptsächlich durch die abweichende Anordnung der Auflager und durch die verschiedenen Raddurchmesser. Herr Koch hat die theoretischen Formeln dem entsprechend modificirt und sie demnächst auf die Resultate der Erfahrung zur Bestimmung von practischen Coefficienten angewendet.

Herr Weishaupt machte Mittheilungen aus seinen Reisenotizen über solche Einrichtungen und Anlagen Englischer Eisenbahnen, welche bei uns etwa nachgeahmt werden könnten, und bemerkte, dass, obgleich die Englischen Einrichtungen manches Gute enthielten, im Allgemeinen bei uns doch billiger und besser gefahren würde. Die Mittheilungen betrafen zunächst den Personen-Verkehr auf den Stationen, die Perrons mit bedeckten Hallen zum Unterfahren der Züge und Droschken, das Einsteigen, die Expedition und Unterbringung des Reisegepäcks, den Stationsdienst der Zugführer, die Aborte, die Beleuchtung der Züge mittelst Gaseinrichtungen und die Vorrichtungen zum Abfangen der Postbriefbeutel während der Fahrt der Schnellzüge. Der Vorsitzende brachte demnach zur Sprache, dass in diesem Monate der Verein sein 20jähriges Stiftungsfest zu feiern habe, und wurde zur Vorbereitung dieser Feier eine besondere Commission erwählt. Zum Schluss wurden die Herren Philippson und Lorenz durch übliche Abstimmung als Mitglieder des Vereins aufgenommen.

Oxydation verzinkten oder galvanisirten Eisendrahts. Schon früher in England, und neuerdings bei Abtragung einer ältern Französischen Telegraphenlinie (zwischen Lyon und St. Etienne) hat man die Beobachtung gemacht, dass der auf denselben verwendete, verzinkte oder galvanisirte Eisendraht innerhalb der 8 Jahre seiner Verwendung in den sehr industriellen Gegenden (Rive de Gier und St. Etienne), wo er dem bei Verbrennung der Steinkohlen entstehenden Rauche ausgesetzt war, durch Oxydation fast gänzlich zerstört war, während er in den rauchfreien Gegenden sich vollkommen unversehrt erhalten hatte. Man schreibt die zerstörende Wirkung des Rauches auf Rechnung der in ihm enthaltenen Kohlensäure oder Kohlenoxyds und schwefligen Säure, welche das Zink schnell angreifen und oxydiren, wodurch unter Mitwirkung der Sonne und des Regens der Eisendraht bald blosgelegt wird und ebenfalls schnell oxydirt. Besonders stark greift der Rauch der Coaksöfen den Draht an. —

Telegraphenwesen.

Telegraphenkabel zwischen Lindau und Rorschach durch den Bodensee. Das Telegraphenkabel zwischen Lindau und Rorschach durch den Bodensee ist am 5. Sept. glücklich gelegt.

Russland. Ueber die Ausdehnung des Russischen Telegraphennetzes giebt die neueste Telegraphenkarte folgende Details: Am 15. (27.) August waren 33,104 Werste mit 150 Stationen in Thätigkeit; gegenwärtig sind 10,355 Werste mit 45 Stationen im Bau begriffen, wovon die eine Hälfte im Laufe dieses, die andere im Laufe des nächsten Jahres eröffnet werden soll.

Schifffahrt.

Norddeutscher Lloyd. Der dem Norddeutschen Lloyd gehörige Dampfer Hansa, Capitän v. Santen, der am 30. August von Newyork mit voller Ladung und 140 Passagieren auslief, ist nach eingetroffener Nachricht am 10 Sept. Morgens 6 Uhr in Hurst Castle nach nur zehntägiger Reise angekommen, hat mithin die Ueberfahrt in der kürzesten Zeit zurückgelegt, die bisher ein Deutscher Dampfer gebraucht.

Donau-Dampfschifffahrt. Wien, 3. Septbr. Nachdem der Vertrag über Abtretung der Bayerischen Donau-Dampfschifffahrts-Anstalt an die Oesterreichische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft die Allerhöchste Genehmigung in Bayern erhalten hat, ist der Betrieb der Bayerischen Schiffe mit dem 1. September an die Oesterreichische Gesellschaft übergegangen.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Thüringische Eisenbahn.

Mit Genehmigung der betheiligten Staatsregierungen haben wir beschlossen, die in Gemässheit der Privilegien

d. d. Berlin, den 1. Februar 1848,
resp. Berlin, den 19. Februar 1855;
d. d. Weimar, den 8. Februar 1848,
resp. Weimar, den 3. April 1855;
d. d. Gotha, den 25. Januar 1848,
resp. Gotha, den 16. März 1855;

ausgegebenen $4^1/_2$procentigen Prioritäts-Obligationen, deren Gesammtbetrag sich ursprünglich auf Thaler 4,000,000 (erste Emission) und resp. Thlr. 3,000,000 (dritte Emission) belief, zurückzuzahlen, event. in **vierprocentige** Obligationen zu convertiren und in Folge dieser Convertirung die gegenwärtigen Amortisationspläne, nach welchen ausser ein halb pro Cent der ursprünglichen Anleihen auch die ersparten Zinsen von dem amortisirten Capital zu der Tilgung der Anleihen verwendet werden, dahin abzuändern, dass künftig statt viereinhalb pro Cent nur vier pro Cent ersparte Zinsen berechnet werden.

Demzufolge kündigen wir von den erwähnten Prioritäts-Obligationen:

erste Emission Serie A. B. C. D. d. d. Erfurt den 1. Januar 1848 und Serie III Abtheilung A. B. C. d. d. Erfurt den 31. März 1855, dritte Emission,

sämmtliche noch nicht behufs der Amortisation zurückgezahlte oder ausgelooste Stücke hiermit **zur Rückzahlung am 1. April 1863.**

Mit diesem Tage hört die bisherige Verzinsung der Obligationen jedenfalls auf.

Die Inhaber dieser Obligationen werden daher hiermit veranlasst, die letzteren nebst den dazu gehörigen am 1. Juli 1863 und später fälligen Zinscoupons und Talons vom 1. April 1863 ab entweder

bei unserer Hauptcasse hier, oder
in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, oder
in Leipzig bei der Leipziger Bank, oder
in Frankfurt a. M. bei Herrn A. Niederhoffheim

einzureichen und dagegen den Nominalbetrag der Obligationen, sowie die Rückzinsen für die Zeit vom 1. Januar 1863 bis 1. April 1863 mit 1 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf. pro Hundert Thaler Capitalwerth in Empfang zu nehmen.

Der Betrag etwa fehlender Coupons wird in Abzug gebracht.

Diejenigen Inhaber der oben erwähnten Prioritäts-Obligationen jedoch, welche deren Convertirung in vierprocentige annehmen, fordern wir hierdurch auf, ihre desfallsige Erklärung bis spätestens **den 20. October dieses Jahres** entweder

bei unserer Hauptcasse und bei Herrn Adolph Stürke } in Erfurt,
oder auch in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, oder
in Leipzig bei der Leipziger Bank, oder
in Weimar bei der Weimar'schen Bank, oder
in Gotha bei der Privatbank,

in duplo abzugeben. Mit dieser Erklärung sind gleichzeitig einreichen:

a) die in derselben zu verzeichnenden zu convertirenden Obligationen,
b) die dazu gehörigen am 1. Juli 1863 und später fällig werdenden Zinscoupons nebst Talons.

Es erhalten jedoch die Präsentanten bei den obenbemerkten Convertirungsstellen sofort (bei Anhäufung derselben in der Reihenfolge ihres Eingangs) zurück:

a) die Obligationen selbst, nachdem sie mit dem Convertirungsstempel versehen sind,
b) die Talons und zwar ebenfalls mit einem Stempel versehen, wodurch deren Inhaber ermächtigt wird eine neue Reihe vierprocentiger Zinscoupons, wovon der erste am 1. Juli 1863 fällig wird, nebst neuen Talons in Empfang zu nehmen und ausserdem **baar ausgezahlt:**

a) in Folge der Zinsreduction von $4^1/_2$ auf 4 pCt. als Zinsdifferenz für den Zeitraum vom 1. Januar bis 1. April 1863 . . . . . $^1/_8$ pCt.
b) als **Prämie** für Annahme der Convertirung . . . $^3/_8$ „

zusammen also $^1/_2$ pCt.

d. h. fünfzehn Silbergroschen pro hundert Thaler Nominalwerth.

Die Herausgabe der neuen vierprocentigen Couponsbogen nebst Talon an die Inhaber der abgestempelten Talons erfolgt gegen vorgängige Einreichung derselben vom 1. December cr. ab und zwar bis zum 31. Januar 1863 incl. bei sämmtlichen oben genannten Convertirungsstellen kostenfrei, vom 1. Februar 1863 ab nur noch bei unserer Hauptkasse in Erfurt.

Die erforderlichen Formulare sind bei den Convertirungsstellen in Empfang zu nehmen.

Erfurt, den 18. September 1862.

Die Direction.

Königliche Ostbahn.

Es soll die Lieferung von:

12 Stück $4^1/_2$ Zoll starken Achsen ohne Räder aus ungehärtetem Gussstahl zu Eisenbahn-Postwagen

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Achsen ohne Räder aus Gussstahl zu Eisenbahn-Postwagen" versehen, bis zu dem, auf Freitag

den 3. October Vormittags 12 Uhr

anstehenden Termine an mich einzusenden, in welchem dieselben in meinem Geschäftslocal in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnung werden auf portofreie Anträge von mir verabfolgt.

Bromberg, den 10. September 1862.

Der Königl. Obermaschinen-Meister.
Rohrbeck.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

C M 3332. 1 Ballen baumwollene Stuhlwaaren (26 Pfd.) fehlt in Obercassel-Düsseldorf seit 22. Juli 1862.

Werra-Eisenbahn. Am 1. September 1862.

A. Fehlende:

IIIII. 2 Colli Eisen (81 Pfd.) von Soest, fehlen in Salzungen seit 21. Juli 1862.
K C 16623. 1 Fass Kaffee-Surrogat (114 Pfd.) von Lichtenfels, fehlt in Salzungen seit 18. August 1862.
Eschweiler Raffini. 2 Block Blei (266 Pfd.) von Düsseldorf, fehlen in Grimmenthal seit 12. Juni 1862.
A. 1 Stab Eisen (46 Pfd.) von Lippstadt, fehlt in Grimmenthal seit 6. Juli 1862.
H B. 31 Schafthölzer (243 Pfd.) von Lichtenfels, fehlen in Grimmenthal seit 15. Juli 1862.
A S. 5 Stück Schafthölzer von Mainz, fehlen in Grimmenthal seit 11. August 1862.
J J & C 1662. 1 Kiste Confect (48 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Hildburghausen seit 30. Juni 1862.
A. 1 Bürde Sohlleder (124 Pfd.) von Coburg, fehlt in Eisfeld seit 21. Juni 1862.
G M. 2 Bund Schwarzblech (148 Pfd.) von Frankfurt, fehlen in Eisfeld seit 25. August 1862.
G Z 524. 1 Ballen woll. Waaren (25 Pfd.) von Mainz, fehlt in Sonneberg seit 20. Februar 1862.
Ⓟ 551. 1 Kiste Kurzwaaren (62 Pfd.) von Schweinfurt, fehlt in Sonneberg seit 11. April 1862.
T L 87/98. 1 Ballon Säure (164 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Sonneberg seit 14. April 1862.
A. 1 Stück Eisen (315 Pfd.) von Sonneberg, fehlt in Lichtenfels seit 23. Februar 1862.
4 Kübel und 1 Gelte von Bamberg, fehlen in Lichtenfels, resp. Eisfeld seit 3. Juni 1862.
Station Immelborn. 1 Wagendecke von Neustadt, resp. Guntershausen, fehlt in Immelborn seit 18. Juli 1862.

B. Ueberzählige:

T M 433. 1 Kiste (175 Pfd.) lagert in Eisenach seit 26. August 1862.
E. 1 Kochröhre lagert in Lichtenfels seit 12. Juni 1862.
M 65. 1 Kiste (148 Pfd.) lagert in Lichtenfels.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Böhmische Westbahn. Betriebsstrecke Prag-Furth, $25^1/_2$ Meilen. Vom 15. Juli, dem Tage der Betriebs-Eröffnung, bis 31. August 54,816 Pers. 584,551 Ctr. Güter. Einnahme 218,416 fl. (im August 158,489 fl.)

Anm. In der Gesammt-Summe sind mitbegriffen 490 Mann Militär und 175,171 Ctr. 24 Pfd. Eisenmateriale, welches noch vor Betriebseröffnung der Strecke Prag-Pilsen von und nach der Station Rokycan befördert wurde.

Ausserdem wurden 23,969 Ctr. 45 Pfd. Bahnbetriebs-Frachten gebührenfrei befördert.

Berlin-Potsdam Magdeburger Eisenbahn. August 1862:

	für Pers.	Extraord.	für Güter	Summa:	1861:	Differenz 1862:
Thlr.	95,806	2,775	78,588	177,170	154,738	+ 22,432

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

August 1862:	für Pers.	für Güter	extraord.	Summa	bis ult. Aug.:
Thlr.	92,000	140,000	4,000	236,000	1,636,000

Also im Jahre 1862: + 37,000 Thlr. 1861: 218,116 1,599,202

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Einnahmen für	Pers.	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. August:
August 1862:	93,931 fl.	75,855 fl.	1,560 fl.	171,346 fl.	1,145,358 fl.
„ 1861:	91,920 fl.	70,081 fl.	700 fl.	162,701 fl.	954,941 fl.
Differenz:	+2,011 fl.	+5,774 fl.	+860 fl.	+8,645 fl.	+190,417 fl.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

	f. Pers.	f. Güter	Durchg.-Güter	Extraord.	Sa. Thlr.
August 1862:	46,577	57,485	16,500	4,193	124,755

„ 1861: 100,941 Thlr. August 1862: + 23,814 Thlr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

August 1862: 231,309 Thlr. Bis ult. Aug. 1862: 1,519,726 Thlr. Bis ult. August 1861: 1,497,202 Thlr. Daher 1862: + 23,883 Thlr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 77.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 24. September 1862.

Inhalt: **Der Wagenmangel und was damit zusammenhängt.** — **Die Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten,** ein Rückblick vom Jahre 1851/52 bis zum Jahre 1859/60. — **Ueber die Differential-Tarife der Eisenbahnen der Schweiz.** — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Königsberg-Pillauer Eisenbahn. Vorpommersche Bahn. Gladbach-Roermond. Eisenbahn von Schleitheim nach Stühlingen. Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn, Concessions-Bestimmungen. — b. Eisenbahn-Betrieb: Sächsische-Oestliche Staatseisenbahnen, Personalnachricht. Taunusbahn, directer Verkehr. Nassauisches Eisenbahn-Anlehen. Oesterreichische Eisenbahn, Sommerdienst, Vergnügungszüge. — Ausland: Gotthardsbahn. Russische Eisenbahnen. Italienische Eisenbahnen Rom-Neapel, Neapolitanische Eisenbahnen. — Technisches: Gussstahlräder von Vickers in Sheffield. — Literatur: Die Schule des Eisenbahnwesens von v. Weber. Anzeiger: I. Officieller Theil **Kgl. Bayer. Pfälz. Neustadt Dürkheimer Eisenbahnbahn,** Concessions-Bestimmungen **Thüringische Eisenbahn,** Convertirung von Prioritäts-Obligationen. **Bekanntmachung an alle die Leipziger Messen besuchenden Verkäufer,** die Frachtbriefe über Messgüter betreffend. **Königl. Sächs. Oestliche Staatseisenbahnen,** Lieferungen von Eisen etc. betreffend. — II. Privat-Anzeigen.

Der Wagenmangel und was damit zusammenhängt.

(Fortsetzung aus No. 76.)

Eine sowohl intensivere als namentlich raschere Abhülfe des Mangels an Fahrzeugen ist unseres Erachtens durch das oben sub 2 aufgeführte Mittel: der besseren Ausnutzung der Wagen zu ermöglichen.

Zur Erreichung derselben haben sowohl die Eisenbahn-Verwaltungen, als das verkehrtreibende Publicum mitzuwirken.

Die Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen dieserhalb zu ergreifenden Massregeln würden etwa in Folgendem zu bestehen haben:

a. in einem vervollkommneten Systeme der Disposition über die Wagen, um Leerfahrten derselben thunlichst zu vermeiden;

b. in vermehrter Sorgfalt bei Beladung der Fahrzeuge, damit die wirklich transportirte Last, wenigstens für die Tour, welche dieselben mit Ladung machen, der Tragfähigkeit der Wagen möglichst nahe kommt;

c. in der Ermöglichung thunlichst weiten Durchlaufens der Wagen zur Erzielung eines günstigeren Verhältnisses der Lauf- und Stillstandszeit;

d. in möglichst raschem Be- und Entladen der Wagen;

e. in äusserster Einschränkung und Abkürzung der Zeiten, wo die Wagen in Reparatur stehen;

f. in einer Beschleunigung des Laufs der Güterzüge; und endlich

g. in der Verringerung der Wagentara.

Zu a., der Vervollkommnung des Systems der Disposition über die Wagen, ist als eine nicht zu bestreitende, auch in diesen Blättern (No. 33 und 35, Jahrgang 1862) bereits hervorgehobene und durch die Eisenbahnstatistik unschwer zu erweisende Thatsache anzuführen, dass sowohl im Bereiche einzelner Bahnverwaltungen, als auch innerhalb der zu Verbänden vereinigten Bahncomplexe Wagen derselben Kategorie gleichzeitig in beiden Richtungen leer laufen.

Wenn in dem, den Wagenmangel betreffenden Aufsatze in No. 33 dies. Ztg. gesagt wird, „dass ausser im vorigen Herbste die Wagen seither selten oder nie gehörig ausgenutzt wurden," so können wir auch diesen Ausnahmefall nicht zugestehen, indem, wie wir glauben, gerade in den Zeiten des lebhaftesten Verkehrs, wenn nicht mehr, doch ebenso viel leere Wagen, wie zu anderen Zeiten gefahren wurden. Der einzige Unterschied, welcher stattfindet, ist der, dass es in solchen Zeiten rascher geschieht. Als Beweis unserer Ansicht ist die, wie wir glauben, ziemlich bekannte Thatsache anzuführen, dass gerade in der schlimmsten Verkehrsklemme des letzten Herbstes die Wagen, welche in Extrazügen Kohlen von Westfalen nach Magdeburg etc. geschafft hatten, leer extra zurückbefördert wurden, während gleichzeitig die Wagen, welche mit Ladung von Korn, Kartoffeln etc. von Magdeburg in Extrazügen nach Westfalen etc. gingen, in langen Extrazügen leer zurückliefen. Es soll damit nun keinerlei Vorwurf gegen die betreffenden Bahn-Verwaltungen ausgesprochen werden, deren Streben, den Verkehr selbst unter eigenen grossen Opfern zu bewältigen, vielmehr rühmend anerkannt werden muss, sondern nur für die eben hingestellte Thatsache Beleg geliefert und auf die Schwierigkeiten hingewiesen werden, welche einer den Leerlauf verhindernden Disposition der Wagen sich entgegenstellen. Wenn auch weniger eclatant, so doch viel häufiger und deshalb noch wichtiger sind die Fälle, wo Wagen, welche mit Ladung an einem Endpuncte ankommen, leer zurückgesandt und schon wenige Tage nachher von dem Course, welchen die Wagen zurückliefen, oft aus grösserer Entfernung, Wagen für dieselbe Station angefordert und auch dahin abgesandt werden. Auf solche Weise kommt es nicht selten vor, dass Wagen 6—8 Tage leer laufen, während mit 2—3 Tagen, ja sogar mit einigen Stunden, nach dem betreffenden Wagen-Regulativ aber nicht zulässigen Wartens, Rückladung zu erreichen, also nicht allein eine grössere Leistung der Wagen zu erzielen, sondern auch Erhebliches an Zugkraft und Bahnbenutzung zu ersparen gewesen wäre.

Ueberhaupt treten beim Wagenlauf, wie dem näher mit der Sache Vertrauten bekannt sein wird, die widersinnigsten Erscheinungen hervor, welche, wenn sie gleichwohl bei genauerer Unter-

suchung in der Regel ganz natürlich sich erklären, nur einen Beweis mehr liefern für die einer rationellen Wagendisposition sich entgegenstellenden Schwierigkeiten.

Wenn nun in neuerer Zeit, namentlich von einzelnen Bahnverwaltungen und Verbänden, für eine bessere Wagen-Ausnützung auch Manches geschehen ist, so sind wir doch der Meinung, dass darin noch sehr viel gethan werden kann, und zwar einestheils durch liberalere Bestimmungen der Wagen-Regulative, anderntheils durch eine gründliche und umsichtige Disposition nach kaufmännischen Grundsätzen, — deren grosse Schwierigkeit wir übrigens durchaus nicht verkennen. Es ist durch diese Mittel nicht allein eine viel grössere Ausnützung der Wagen, sondern auch erhebliche Ersparniss an Betriebskosten zu erzielen, welche letztere nicht weniger wichtig als die erstere anzusehen ist.

Die Telegraphie, diese ebenbürtige Schwester des modernen Transportwesens, muss dabei selbstverständlich in erhöhtem Masse mitwirken, auch müssen alle sonst vorhandenen Hülfsmittel für eine so verwickelte Disposition sorgfältig benutzt, etwa durch Einführung von Tableaux und graphischen Darstellungen weiter ausgebildet und erweitert, so wie neue Methoden zur Erleichterung der Uebersicht erfunden werden, um den Zweck zu erreichen. Wir halten uns überzeugt, dass durch die bei manchen Bahnen bereits mit Erfolg angewendete, auf dem angedeuteten Wege weiter auszubildende telegraphische Wagen-Disposition, sehr viel grössere, als die bisherigen Leistungen des Betriebs-Materials zu erreichen stehen; und sind der Meinung, dass die zu erzielenden Resultate gewichtig genug sind, um den einzelnen Bahn-Verwaltungen die Anstellung der tüchtigsten Kräfte, eigens für diesen Zweck, und den Verbänden die Einrichtung von gleichfalls tüchtig besetzten Centralstellen, für den Verkehr derselben untereinander, lohnend zu machen. Die zu erzielenden Vortheile sind in der That bedeutend, in welcher Beziehung darauf hingewiesen werden darf, dass dieselben nicht allein aus der Mehrleistung des Fahrparks, den verringerten Ausgaben für Transport- und Bahn-Unterhaltungskosten, sondern auch aus den damit in Verbindung stehenden Ersparungen an den mit der Grösse des Fahrparks in directem Zusammenhange stehenden Bahnhöfen, Aufstellungsgleisen etc. resultiren, nicht zu gedenken derjenigen Geschäfts-Vereinfachungen, welche aus dem Arbeiten mit einem sehr viel kleineren Materiale nothwendig erwachsen müssen.

Wenn auch nicht in gleichem, so doch immerhin beachtenswerthem Masse, ist eine bessere Ausnutzung der Wagen zu erzielen durch die oben

a d b empfohlene Massregel: vollständigere Beladung der einzelnen Fuhrwerke. Die Thatsache, dass seither, selbst in grösseren Coursen, viele nicht vollständig beladene Wagen laufen, wird kaum bestritten werden. Der Grund dieser Thatsache liegt einestheils darin, dass die auf den einzelnen Versandtstationen zur Auflieferung kommenden Güter nicht immer in ganzen Wagenladungen aufgehen, anderntheils aber darin, dass viele Güter zur Verladung kommen, deren Raumgehalt zu gross ist, um die Tragkraft der Fahrzeuge gehörig ausnutzen zu können.

In ersterem Falle ist nur durch Zusammen- und Zuladungen unterwegs, im letzteren Falle, da der Rauminhalt der Wagen erhebliche Vergrösserung kaum mehr zulässt, event. auch eine Veränderung der vorhandenen grossen Zahl von Wagen, wenn überall, doch sehr langsam nur ausführbar ist, — allein durch geeignetes Zusammenladen schwerer und leichter Gegenstände, Abhülfe zu schaffen. Wenn nun ersteres mit mancherlei Inconvenienzen, namentlich Kosten und Zeitverlusten verbunden ist und auch letzteres nicht immer ohne Weiteres zu machen sein wird, so sind beide Massregeln doch bis zu einem gewissen Grade bestimmt ausführbar, und werden bessere Ausnutzung des Betriebs-Materials zur Folge haben, welche, wenn sie auch so bedeutend als die vorher besprochene nicht sein kann, dennoch jedenfalls sehr beachtenswerth ist.

Man wird ohne Zweifel, namentlich Seitens der ausführenden Beamten, uns entgegnen, dass die beiden vorbesprochenen Massregeln unausführbar oder doch zu schwierig sich gestalten, um für einen Geschäftsumfang, wie viele Eisenbahnen ihn haben, practicabel zu sein. Wir können durch solche Einrede in unserer Ansicht nicht uns beirren lassen, indem wir fest überzeugt sind, dass die rohe Kraft, selbst wenn man den durch dieselbe in der Regel verursachten erheblichen Kosten-Aufwand nicht scheut, — einer fleissigen und intelligenten Leitung weder den Rang ablaufen kann, noch dieselbe zu ersetzen vermag, wie wir denn überhaupt der Ansicht sind, dass in diesem, wie in manchem anderen Zweige des Eisenbahnwesens erhöhte Intelligenz in der Leitung mehr an die Stelle der physischen Gewalt in der Ausführung treten muss, indem wir dafür halten, dass wenige tüchtige Beamte durch umsichtige Anordnung ebenso viel an Arbeit ersparen können, als eine gleiche Anzahl von Locomotiven zu schaffen vermag.

Zur Unterstützung dieser Ansicht dürfen wir auf das ältere durch Jahrhunderte ausgebildete Transportwesen hinweisen; der Bauer, welcher die Gemarkung seines Dorfes nie überschritt, der Botenwagen zwischen Dorf und Stadt, wie der länderdurchziehende Frachtfuhrmann und der Binnen- und Seeschiffer wissen, was „volle und bequeme Ladung", wie auch „Hin- und Rückfracht", sagen wollen, gleich sehr zu würdigen. Während erstere mit ihren Knechten, Nachbaren und Kunden vorher reiflich überlegen, wie sie volle und bequeme Ladung und sofern irgend thunlich auch Rückfracht sich schaffen, benutzen Frachtfahrer, Schiffs-Führer und Eigner im ausgedehntesten Masse alle zu Gebote stehende Mittel, Post, Dampf und Telegraphie, um denselben Zweck zu erreichen; nur selten und jedenfalls viel seltener, als bei den Eisenbahnfahrzeugen, dürfte es vorkommen, dass ein Frachtwagen oder Schiff leer oder ohne volle Ladung fährt und bei seiner Ankunft am Bestimmungsorte nicht schon Disposition über Rückladung vorfindet. Und doch sind die Chançen für dasselbe Resultat bei einer Eisenbahn in mancher Beziehung noch günstiger als bei Frachtwagen und Schiff. Auch den Einwurf: dass bei dem sehr viele Male grösseren Verkehre der Eisenbahnen eine so minutiöse Behandlung der Sache nicht möglich sei, können wir als schlagend nicht anerkennen; der grössere Verkehr erfordert in jeder Beziehung grössere Mittel, weshalb nicht auch in der Leitung des Geschäfts und in der Disposition über die Fuhrwerke? was für einen Wagen möglich ist, kann für drei, 10 oder 100 nicht unausführbar sein, vorausgesetzt natürlich, dass die geeigneten und ausreichenden Mittel und Kräfte vorhanden sind und richtig verwendet werden.

Dass auf dem angedeuteten Wege etwas zu erreichen ist, dürfte schon daraus hervorgehen, dass die Verwaltungen, welche die telegraphische Disposition über den Wagenlauf bereits eingeführt haben, mit den erzielten Resultaten sehr zufrieden sind. Erwägt man nun, dass die Sache noch in ihrer Kindheit und viel zu wenig ausgebildet ist, als dass schon erreicht sein sollte, was überall möglich ist, so wird man ohne Furcht vor dem Fehlschlagen der Einrichtung an deren allgemeine Einführung gehen und da die Noth überall die Mutter der Erfindungen ist, auch in diesem Falle voraussetzen können, dass die Praxis diese Einrichtung bald zu durchaus zufriedenstellendem Erfolge herausbilden wird. Angelegentlich möchten wir deshalb den Eisenbahn-Verwaltungen, bei welchen eine telegraphische Disposition über die Fuhrwerke noch nicht besteht, zunächst deren Einführung anheimgeben und dabei empfehlen, dass man durch die anfänglichen Schwierigkeiten und die bei den Beamten in der Regel vorhandene Abneigung gegen ein so trocknes und gleichzeitig gespannte Aufmerksamkeit und scharfes Nachdenken in Anspruch nehmendes Geschäft nicht sich möge irre machen lassen; diese Schwierigkeiten werden durch Beharrlichkeit jedenfalls überwunden, die Erfolge sind sicher und überwiegen vielfach Mühe und Kosten der Disposition!

Zu dem weiteren Puncte

ad c übergehend, der Ermöglichung thunlichst weiten Durchlaufens der Wagen, so dürfte es einem Zweifel überall nicht unterliegen, dass ein Wagen mehr Centnermeilen zu schaffen vermag, wenn er Güter von einer Grenze ihres Eisenbahntransportes zur andern führt, wie wenn dieselben z. B. auf jedem Viertel des Weges umgeladen werden. Im letzten Falle haben die Wagen, um eine gleiche Wegestrecke zu durchlaufen, 4 Mal so viel Stillstand, als im ersteren. Von welcher Bedeutung

aber das Stillstehen der Wagen ist, geht aus der Thatsache hervor, dass in der Praxis die Zeit des Stillstandes der Wagen die des Laufs um ein Vielfaches überwiegt.

Wenn nun auch zur Zeit die bestehenden Wagenregulative, so wie manche andere Verhältnisse und Umstände, das Durchlaufen der Wagen *quasi in infinitum* noch verhindern, auch nicht zu verkennen ist, dass gewichtige Gründe dagegen sprechen, (z. B. die im Eingange erwähnte Entblössung der Auflade-Verwaltungen von Betriebsmitteln), so ist doch nicht in Abrede zu stellen, dass diese Schwierigkeiten meistens viel grösser gedacht werden, als sie in Wirklichkeit sich herausstellen, und dass dieselben, wenn man nur weniger ängstlich ist, zu beseitigen sind und jedenfalls beseitigt werden müssen, wo es darum sich handelt, erhebliche Kosten (die des Umladens der Güter) zu ersparen und viel Zeit, sowohl für das Gut, wie für die Wagen zu gewinnen. Können nun zugleich als Facta angeführt werden, einmal, dass die Bestimmungen der Wagenregulative, in Bezug auf das Durchlaufen der Wagen, in vielen Fällen schon jetzt nicht mehr in voller Kraft sind, und sodann, dass das in den meisten bestehenden Wagenregulativen den Eigenthums-Verwaltungen vorbehaltene Recht des Umladens der Güter an der Grenze ihrer Bahnen, fast nie mehr geübt wird, — vielleicht nachdem ein alter Eisenbahnpractiker fand, „dass durch das Umladen der Güter, der Wagen nicht mehr werden", — so ist an der Ausführbarkeit des Durchlaufens der Wagen bis zu dem jedesmaligen Ende des Eisenbahntransportes der Ladung nicht allein nicht mehr zu zweifeln, sondern auch die Einführung eines allgemeinen Durchlaufens der Wagen über die Grenzen der jetzigen Verbände schon angebahnt, und ist, wie wir hoffen, die Zeit nicht mehr fern, wo, was jetzt als Ausnahme besteht, als Regel gilt! Es wird auch hier voraussichtlich die Noth stärker sein, als das Gebot, und in demselben Masse, als man sieht, dass bei verständigen und umsichtigen Dispositionen die gefürchteten Verlegenheiten nicht entstehen, vielmehr Alles sich ausgleicht oder doch auszugleichen ist, von den seitherigen Beschränkungen abgegangen und einer freieren Wagenbenutzung gehuldigt werden. Wir unsers Orts sind überzeugt, dass durch diese Massregel die Leistungen des vorhandenen Wagenparks um einen weiteren erheblichen Bruchtheil sich steigern lassen werden.

Ein weiteres wesentliches Moment für bessere Ausnutzung der Wagen, ist das oben

ad d. aufgeführte raschere Be- und Entladen der Fahrzeuge. Es ist klar, dass die geringen Leistungen der Eisenbahnwagen neben der Kürze der von denselben in der Regel durchlaufenen Strecken, wesentlich in den langen Fristen ihren Grund haben, welche für das Auf- und Abladen der Güter gewährt werden. Dieselben erheblich abzukürzen, ist ohne Frage ausführbar, und zwar dadurch, dass

einmal die Zeiten, welche zwischen der Ankunft des Wagens und dem Beginn des Abladens und umgekehrt verstreichen, eingeschränkt werden; und

sodann die Zeit abgekürzt wird, welche die Manipulation des Ent-resp. Beladens selbst erfordert.

Es ist dazu erforderlich, dass die Anstalten der Bahnhöfe entsprechend erweitert und vervollkommt werden; es müssen die Güterschuppen, Ladegleise etc. der Art vermehrt, ausgedehnt und eingerichtet werden, dass die Wagen jederzeit sofort nach der Ankunft erreichbar sind und die Entladung in Angriff genommen werden kann. Es ist dieser Zustand anzubahnen, selbst auf die Gefahr hin, dass die erforderlichen Anstalten nicht jederzeit beschäftigt sind. Als Hülfs-Vorrichtungen besonders hervorzuheben sind in dieser Beziehung: Winden, Krähne (auf sehr frequenten Stationen mit mechanischer Bewegung), sogenannte schwebende Gleise zum Stürzen von Rohproducten und endlich geeignete Plätze, auf welchen Güter, welche nicht sogleich fortzuschaffen sind, passend gelagert werden können.

Ferner ist es zur Beschleunigung der Abnahme nothwendig, dass die Ankunft der Güter auf den Empfangs-Stationen vorher, soweit irgend thunlich, genau bekannt ist, damit die Empfänger rechtzeitig benachrichtigt und zu sofortiger Abnahme veranlasst werden können.

Gestützt auf die Erfahrungen bei Englischen Bahnen, glauben wir annehmen zu dürfen, dass durch solche Mittel und Massregeln die Stillstandszeiten der Wagen erheblich, ja bis auf die Hälfte der jetzt meistens üblichen, eingeschränkt werden können, was wiederum einen erheblichen Zuwachs an der Leistungsfähigkeit der Wagen ergeben würde.

Dass, um die vorangedeuteten Erfolge im vollen Masse erzielen zu können, die Fahrzeuge zum Theil besonderer Einrichtungen bedürfen, ist zwar eine im Interesse der Einfachheit des Fahrparks unerwünschte Bedingung, indessen ist dieselbe nicht zu umgehen, wenn man überhaupt verbessern will, und das wird am Ende doch nicht zu vermeiden sein. Uebrigens ist die Sache auch nicht so bedenklich, als sie aussieht, da solche Abänderungen immer nur bei neu anzuschaffenden oder umzubauenden Wagen in Ausführung zu bringen sein würden.

Auf das oben

ad e angeführte Mittel zu besserer Ausnutzung der Wagen übergehend, nämlich: die äusserste Einschränkung und Abkürzung der Reparatur-Zeiten, so wird es nur des Hinweises auf die grosse Zahl der bei den meisten Bahnverwaltungen in Reparatur stehenden Wagen, und die lange Dauer der ersteren bedürfen, um darzulegen, dass auch in dieser Richtung noch viel zu thun ist.

Es wird hierbei meistens um die Erweiterung und bessere Einrichtung, Ausrüstung und Organisation des Dienstes der Reparatur-Werkstätten sich handeln, sodann aber auch um die Annahme eines richtigen Systems bei Führung der Arbeiten selbst, so zwar, dass die nicht augenblicklich nothwendigen Arbeiten (z. B. Malen, Umbauen etc.), vorzugsweise in den Zeiten vorgenommen werden, wo das Betriebs-Material weniger beschäftigt ist, — endlich aber und zwar sehr wichtig — um möglichst einfache und gleichmässige Construction der Fahrzeuge selbst und Verwendung des besten Materials zu denselben, durch welche, auch aus manchen anderen Gründen sehr zu empfehlende Grundsätze, eine rasche Ausführung der Reparaturen begreiflich sehr gefördert wird. Wir sind überzeugt, dass auch durch solche Massregeln die Leistung des Wagenparks in merkbarer Weise gesteigert werden kann.

ad f. Beschleunigung der Güterzüge, bemerken wir, dass darunter nicht etwa eine Vermehrung der Fahrgeschwindigkeit derselben verstanden werden soll, welche, als die Transportkosten wesentlich vertheuernd, nicht sich empfehlen kann, sondern nur möglichste Einschränkung der Aufenthalte, welche dieselben unterwegs durch die Nothwendigkeit von Rangirungen, Um- und Zuladungen und das Erwarten von Ueberholungen durch nachfolgende raschere Züge erleiden, und welche zusammengenommen auf langen Linien zur Zeit meistens noch einen erheblichen Zeitaufwand in Anspruch nehmen. Was die erst erwähnten Aufenthalte betrifft, so bestehen, wie wir glauben, auf manchen Bahnen darin noch erhebliche Mängel, dass die Verladung der Güter nicht streng genug in dem oben bereits angedeuteten Sinne geschieht, die Güter von vornherein nach den Coursen nicht gehörig getrennt und in, denselben entsprechend zusammengesetzten oder nach denselben ganz getrennten Zügen fortgeschickt werden. Ebenso findet bei vielen Bahnen in den Fahrplänen eine entschiedene Bevorzugung der Personenzüge vor den Güterzügen statt, wodurch den letzteren schon, bei regelmässigem Dienste meistens nicht unerhebliche Aufenthalte, sehr verlängerte aber dann erwachsen, wenn die Personenzüge, wie es häufig vorkommt, und auch bei dem exactesten Dienste nie ganz zu vermeiden sein wird, Verspätungen erleiden, welche dann meistens auch auf die Güterzüge übertragen werden. Wir sind der Ansicht, dass durch eine weniger streng nach dem Buchstaben der Fahrpläne und Instructionen, als nach dem durch fleissige Benutzung der Telegraphie unterstützten jederzeitigen umsichtigen Ermessen der betreffenden Beamten zu regelnde Bewegung der Züge, selbstverständlich unter vollständiger Wahrung der nothwendigen Sicherheit und Präcision des Dienstes, in der Bewegung der Güterzüge nicht unerhebliche Beschleunigungen zu erzielen sind, und müssen ein darauf gerichtetes Bestreben um so mehr motivirt halten, als den meisten Bahnen

der Güterverkehr die Quelle der weitaus bedeutenderen Einnahmen ist, derselbe also wohl eine gleiche Berücksichtigung verlangen kann, als der Personenverkehr.

Nach dem Gesagten müssen wir der Ansicht sein, dass auch in den letztangedeuteten Richtungen eine bessere Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel zu erzielen und deshalb anzustreben ist.

ad g. Verminderung der Tara, ist hier gleichfalls als ein, wenn auch indirectes Mittel erhöhter Wagen-Ausnutzung zu nennen, indem da an Nettolast hinzukommen kann, was an Tara abgeht, eine Anzahl leichterer Wagen also unter Umständen mehr zu transportiren im Stande ist, als eine gleiche Anzahl schwererer. Dass das Verhältniss des Eigengewichtes der Wagen, zur Tragkraft derselben auf vielen Deutschen Bahnen, ein ungünstigeres ist, als auf Englischen und Französischen Bahnen, dürfte bekannt, gleichwohl aber ein ernstliches Bestreben der Deutschen Eisenbahntechniker zur Beseitigung dieses Missstandes bisher kaum erkennbar sein. Wenn nun auch dem Uebelstande anders, als bei Neu- und Umbauten nicht abzuhelfen, der Erfolg dieser Massregel also kein augenblicklicher ist, dieselbe also zu denen nicht gerechnet werden kann, welche dem Wagenmangel sofort abhilft, so ist der erstere doch sicher, die Sache also jedenfalls beachtenswerth.

Die sämmtlichen bisher besprochenen Mittel zur Erhöhung der Leistungen des vorhandenen Wagenparks, liegen zu ihrem grösseren Theile in den Händen der Bahn-Verwaltungen selbst; die Mehrzahl derselben hat solche auch bereits richtig erkannt und deren Ausführung mehr oder weniger schon angebahnt und ins Werk gerichtet. Wenn es damit nicht so rasch fortgeht als erwünscht ist, so mag dabei billige Berücksichtigung finden:

dass die Mehrzahl der Verwaltungen auf eine Verkehrssteigerung, wie die letzten Jahre sie brachten, unvorbereitet war, und mit den erforderlich gewordenen Massregeln gleichen Schritts nicht folgen kann; ferner,

dass die bezüglichen Massregeln meistens sehr vielseitiger und sorgfältiger Erwägungen bedürfen und selbst nach ihrer Feststellung in der Ausführung häufig noch grosse und unerwartete Schwierigkeiten finden, und endlich:

dass, um dieselben in der Praxis vollkommen wirksam erscheinen zu lassen, diese meistens weitgreifenden Massregeln bei einer grossen Anzahl von Beamten erst zur Routine werden müssen etc.

Da inzwischen die Förderung dieser Angelegenheit im eigensten Interesse der Eisenbahnen liegt und von der überwiegenden Mehrzahl der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen wohl nicht anders gesagt werden kann, als dass sie sowohl ihre Interessen richtig erkennen, als auch in voller Würdigung ihrer Stellung dem verkehrtreibenden Publico gegenüber, dessen berechtigten Anforderungen bisher in anerkennenswerther Weise Rechnung getragen haben, — so zweifeln wir nicht daran, dass die oben angedeuteten Verbesserungen in den Einrichtungen und im Dienste der Eisenbahnen ohne weiteres Zuthun von Aussen eintreten werden. Haben wir dieselben gleichwohl hier öffentlich zur Sprache gebracht, so ist solches nur geschehen, weil wir der Ansicht huldigen, dass eine Sache desto rascher und desto besser in's Leben tritt, je mehr sie angeregt und je vielseitiger sie besprochen wird.

(Fortsetzung folgt.)

Die Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten.

Ein Rückblick vom Jahre 1851/52 bis zum Jahre 1859/60.

(Schluss aus Nro. 75.)

Etatsjahr 1858/59.

I. Eisenbahnen. Zu den Staatsbahnlinien des Vorjahres kam die am 24. Januar 1859 von Lichtenfels bis an die Grenze bei Coburg eröffnete Strecke von $2_{,15}$ Std., so dass die Gesammtlänge $277_{,67}$ Std. betrug. Hiervon waren verpachtet $9_{,73}$ Std., mit der neu eröffneten Linie Lichtenfels-Grenze an die Werrabahn, so dass $267_{,94}$ Std. in Staatsregie blieben. Zu den gepachteten Bahnen kamen noch die im Juli 1859 eröffnete Strecke von Gunzenhausen nach Ansbach auf $7_{,26}$ Std. und die Strecke von Kiefersfelden bis Kufstein auf $0_{,60}$ Std., also zusammen $19_{,32}$ Std. Die Ende 1858/59 in Staatsregie gestandenen Bahnen betrugen sohin $287_{,26}$ Std., oder $143_{,63}$ geometr. Meilen. — Locomotiven und Tender, um 4 vermehrt, waren 198 in Thätigkeit. Das Wageninventar bestand aus 4054 Stück mit 10,223 Achsen, die Personenwagen hielten 19,466 Plätze, die Tragfähigkeit der Gütertransportwagen war 380,380 Ctr. Die Anschaffungskosten des sämmtlichen Fahrmaterials beliefen sich auf 13,951,718 fl. Von den Zügen wurden 997,304 Stunden zurückgelegt, von den Maschinen 1,145,400 und von den Wagen 18,372,880 Wegstunden, Achsenstunden von den Maschinen 59,879,883. Die Personenfrequenz war 3,434,455 Reisende einschliesslich der Oesterr. Militärtransporte, die über 100,000 Mann betrugen, wofür 3,589,480 fl. erhoben wurden; ferner wurden für 17,845,026 Zoll-Pfd. Reisegepäck 189,896 fl. vereinnahmt, für 268,248 Stück Thiere 355,955 fl. und für 14,855,789 Zoll-Ctr. Frachtgüter 5,404,344 fl. Die Gesammt-Einnahme betrug 10,474,573 fl., die Ausgabe 6,472,174 fl. und der Reinertrag 4,002,399 fl.

In dem Personentarife trat insofern eine Aenderung ein, als vom 1. Mai 1859 ab die Platzpreise bei den Schnellzügen um 20 % erhöht wurden. Die übrigen Tarifsätze sind unverändert geblieben. Dagegen wurde der directe Verkehr mit andern Bahnen erweitert und zwar:

Mit dem 1. Februar 1859 ein directer Personen- und Güter-Verkehr mit den bedeutenderen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, dann ein directer Güter-Verkehr mit Chemnitz;

am 22. Februar 1859 ein directer Güter-Verkehr mit Bremen, Harburg, Lüneburg, Osnabrück, Minden, Hannover, Göttingen, Cassel, Bebra etc. eingerichtet; ferner

vom 1. Mai an, directe Personenabfertigung von und nach den Stationen Bremen, Harburg, Hannover, Göttingen und Cassel, und

vom 20. Mai 1859 an, eine solche von und nach Halle, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Meiningen, Hildburghausen, Coburg und Sonneberg;

vom 20. Juli 1859 an, directer Güter-Verkehr mit Braunschweig und Wolfenbüttel;

vom 15. August 1859 an, eine solche mit Weissenfels, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Salzungen, Wernshausen, Meiningen, Hildburghausen, Coburg und Sonneberg, endlich

vom 21. September 1859 an, eine directe Personenabfertigung von und nach Basel, Bern, Biel, Luzern und Olten vereinbart. —

II. Postanstalt. Die Postbeförderungskosten betrugen in diesem Jahre 861,363 fl. Expedirt wurden von den Bayer. Posten 25,607,113 Briefe, darunter 3,636.449 dienstliche Correspondenzen, Eilwagenreisende 72,276, Frachtstücke 5,178,983 im Gewichte von 14,378,645 Zoll-Pfd. und 37,063,410 Zeitungsexemplare. An Gebühren wurden hierfür erhoben, nach Hinausvergütung an die betheiligten Staaten, als reiner Gebührenanfall 1,108,246 fl. für Briefe, 200,689 fl. für Reisende sammt Gepäck, 893,726 fl. für Frachtstücke und 115,407 fl. für Zeitungen; daher wirkliches Postgefälle 2,318,068 fl. Gesammt-Einnahme 2,576,005 fl., Ausgabe 2,061,699 fl., Ertrag 514,306. — Das Institut der Postboten, welche zum Zwecke täglicher Bestellung der Correspondenz und Fahrpostsendungen auf dem Lande, dann des Abholens der Briefe aus den in den einzelnen Gemeinden aufgestellten Briefkästen, täglich einen ihnen vorgezeichneten Weg zurückzulegen haben, wurde vorerst in der Pfalz eingeführt, und dort 112 Post- und Hilfsboten für diesen Zweck aufgestellt.

Bei dem beachtenswerthen Einflusse, welchen dieses Institut auf die beschleunigte Bestellung der Correspondenz und Sendungen nach allen selbst den kleinsten Orten der Provinz ausübt, der nicht minder zu berücksichtigenden Erleichterung des Publicums von den bisher bestandenen das Porto vertheuernden Botengebühren, dann der aus der vermehrten Correspondenz-Gelegenheit sich entwickelnden ausgedehnteren Benutzung der Postanstalt und der hieraus folgenden erhöhten Rentabilität, sind bereits die sachgemässen Einleitungen getroffen, um dieses für Handel und Verkehr so förderliche Institut auch in den diesseitigen 7 Kreisen in möglichst kurzer Frist in's Leben zu rufen. —

III. Telegraphen-Anstalt. Am Ende dieses Etatsjahres hatte das Bayer. Telegraphennetz $273_{,6}$ Meilen Telegraphenlinien mit $527_{,7}$ Meilen Drahtleitung bei einem Aufwande von 643,209 fl. 39 Stationen waren eröffnet, wovon 27 im Inlande. Für das Personal wurden 116,874 fl. ausgegeben. Die Depeschenabfertigung belief sich in Summa auf 197,374 in 4,389,199 Worten, wofür 194,070 fl. wirklich erhoben und 16,220 fl. blos notirt wurden. Gesammt-Einnahme 197,859 fl., Ausgabe 170,699 fl., Mehr-Einnahme 21,160 fl. —

IV. Donau-Main-Canal. Die Dotation des Canal-Neubaufonds von 16,145,613 fl. kam in diesem Jahre vollends zur Erschöpfung. Der Personalaufwand betrug 56,543 fl. Den Canal befuhren 4326 Schiffe und 1406 Flösse mit einer Gesammtlast von 3,162,330 Ctr., wofür 176,124 fl. Gebühren eingenommen wurden. Gesammt-Einnahme 192.982 fl., Ausgabe 124.934 fl., Reinertrag 68,048 fl. —

V. Donau-Dampfschifffahrt. Für das Personal wurden 114,791 fl. verausgabt. Fahrten sind 643 gemacht worden, und zwar 392 Personen- und 251 Schleppfahrten; Wasserstunden wurden dabei 62,049 in 23.926 Zeitstunden zurückgelegt. Das Fahrmaterial ist unverändert geblieben, nämlich 11 Personenboote, 4 Remorqueure von 1020 Pferdekräften, und 19 Schleppkähne, womit im Ganzen 874,759 Ctr. Waaren befördert wurden. An Holz, Kohlen etc. für den Betrieb wurum 170,154 fl. verbraucht. Erhoben wurden für 65,253 beförderte Per-

sonen 142,667 fl., für 237,365 Zoll-Pfd. Reisegepäck 4674 fl., für 701,199 Zoll-Ctr. Frachtgüter 366,784 fl. Nach Hinauszahlung an die Oesterr. Dampfschifffahrts-Gesellschaft ergab sich eine reine Einnahme von 413,995 fl. Die Gesammt-Einnahme betrug 417,181 fl., die Ausgabe 377,316 fl., die Rein-Einnahme daher 39,865 fl.

Etatsjahr 1859/60.

Das in den verschiedenen Zweigen der Verkehrs-Anstalten verwendete Personal erreichte die Höhe von 4977 Mann; der Aufwand hierfür betrug an ständigen Bezügen 1,897,152 fl. und an Functions-Nebenbezügen 514,653 fl., zusammen 2,411,805 fl. Nach den Verkehrsbranchen ausgeschieden, entfallen 1,345,216 fl. auf die Eisenbahncasse, 665,165 fl. auf die Postcasse, 124,470 fl. an die Telegraphenanstalt, 57,073 fl. an den Donau-Main-Kanal und 117,435 fl. auf die Donau-Dampfschifffahrt. —

I. Eisenbahnen. Am Schlusse dieses Etatsjahres waren bereits $299_{,97}$ Stunden Staatsbahnlinien eröffnet; neu hinzugekommen sind am 7. Mai 1860 die Strecke von Rosenheim bis Traunstein auf $14_{,34}$ Std., und am 1. August 1860 die Strecke von Traunstein bis Salzburg, resp. zur Landesgrenze bei Salzburg auf $7_{,96}$ Std.; hiervon waren verpachtet: die Strecke von Hof bis zur Sächs. Grenze, jene von Aschaffenburg bis zur Hessischen Grenze und die Linie Lichtenfels-Grenze, zusammen auf $9_{,73}$ Stunden, so dass $290_{,24}$ Stunden in Staatsregie blieben. Dagegen waren gepachtet mit der am 1. August 1860 eröffneten Strecke von Salzburghofen bis Salzburg auf $1_{,50}$ Std., zusammen $20_{,82}$ Std. Die Länge der Ende 1859/60 in Staatsregie gestandenen Bahnen betrug sohin $311_{,06}$ Std. oder $155_{,53}$ geom. Meilen. Die Baukosten der Staatsbahnen haben 117,273,644 fl. betragen, also im Durchschnitt auf die Meile 777,766 fl. Von den Zügen wurden in Summe 1,051,846 Wegstunden zurückgelegt. Die Zahl der Locomotiven sammt Tender hat sich um weitere 11, von 198 auf 209 erhöht. Das Transportmaterial bestand aus 4559 Wagen mit 11,235 Achsen, worunter 561 Personenwagen mit 19,466 Plätzen. Die Tragfähigkeit der 3998 Transportwagen war 480,380 Ctr. Die Anschaffungskosten des gesammten Fahrmaterials betrugen bis daher 14,509,954 fl. Von den Maschinen wurden 1,175,432 Wegstunden zurückgelegt, von den Wagen 20,316,552 Std. und zwar 4,248,902 Std. von den Personen- und 16,067,650 Std. von den Gütertransport-Wagen, und von den Maschinen 60,811,677 Achsenstunden. An Feuerungsmaterial wurde von den Maschinen für 758,574 fl. verbraucht. Für Reparaturen des gesammten Fahrmaterials und der damit in Verbindung stehenden Einrichtungen wurden 1,103,520 fl. verausgabt, und auf Unterhaltung der Fahrbahn etc. 851,771 fl. Die Frequenz auf den Bayer. Staatsbahnen und der Einnahmeanfall, nach Abzug der Hinausvergütungen, stellt sich wie folgt: Befördert wurden 3,671,776 Personen mit einem Ertrage von 3,547,417 fl., 20,572,649 Zoll-Pfd. Reisegepäck mit 199,995 fl. Ertrag, 281,103 Stück Thiere mit 189,678 fl. Ertrag, 16,437,181 Zoll-Ctr. Güter mit 6,084,283 fl. Ertrag. Die Gesammt-Einnahme betrug 11,063,580 fl., die Ausgabe 7,057,564 fl., daher die Rein-Einnahme 4,006,016 fl. — Der directe Güterverkehr wurde erweitert: Mit dem 1. December 1859 durch Einrichtung directer Abfertigung von und nach den Stationen der Taunusbahn, Castel, Bieberich und Wiesbaden; mit dem 15. Februar 1860 durch Einziehung der Ostbahnstationen Amberg, Freising, Hersbruck, Landshut, Lauf, Moosburg, Regensburg, Schwandorf, Straubing und Sulzbach. —

II. Postanstalt. Der Postverkehr wurde auf 2584 Std. unterhalten und ausserdem die Eisenbahnen auf eine Ausdehnung von 464 Std., dann die Bodensee-Dampfschifffahrt, sowie die Königl. Donaudampfboote zum Postbetriebe benutzt; diese Unterhaltung der Postverbindungen beanspruchten die Summe von 797,978 fl. Mit Einschluss von 3,770,809 dienstlicher Correspondenzen wurden 27,336,750 Briefe befördert, dann 37,716 Eilwagenreisende, 5,275,310 Frachtstücke mit 14,351,035 Zoll-Pfd. und 37,365,669 Zeitungs-Exemplare. Hierfür traf an Bayern reiner Gebührenanfall nach Hinauszahlung an die betheiligten Staaten, für Briefe 1,164,578 fl., Reisende sammt Gepäck 104,750 fl., Frachtstücke 899,412 fl., Zeitungen 134,338 fl., zusammen 2,303,078 fl. Gesammt-Einnahme 2,591,109 fl., Ausgabe 2,075,753 fl., Netto-Ertrag 515,356 fl. —

III. Telegraphen-Anstalt. Die Ausdehnung der Staatstelegraphen erfuhr in diesem Jahre eine nur unbedeutende Veränderung; $274_{,8}$ Meilen Linien mit 547,7 Meilen Leitungen waren im Betrieb Die Station Ulm wurde aufgehoben, so dass also noch 38 Stationen bestanden. Behandelt wurden 193,802 Depeschen mit 4,126,328 Worten und dafür 173,426 fl. erhoben und 9196 fl. notirt. Die Gesammt-Einnahme betrug 180,805 fl., die Ausgabe 174,743 fl., die Mehr-Einnahme 6,062 fl. —

IV. Donau-Main-Canal. Den nach einer 26jährigen Bauperiode nunmehr als vollendet zu betrachtenden Canal befuhren 4,295 Schiffe und 2,743 Flösse mit einer Gesammtlast von 3,242,784 Ctr., wofür 171,758 fl. Gebühren erhoben wurden. Die Gesammt-Einnahme an Hafen-, Lager-, Krahnen-, Aichgebühren etc. betrug 190,086 fl., die Ausgabe 127,629 fl., daher der Reinertrag 62,457 fl. — Eine principielle Aenderung der Tarife hat im Jahre 1859/60 insoferne stattgefunden, als mit dem 1. April 1860 die bisherigen Tarifsätze II. und III. Classe von $0_{,3}$ und $0_{,4}$ kr. per Meile und Centner aufgehoben wurden und für alle Artikel ohne Unterschied ein gleichmässiger Gebührensatz, nämlich der der niedrigsten Classe, mit $0_{,2}$ kr. pr. Zollcentner und Meile in Anwendung kam. —

V. Donau-Dampfschifffahrt. Der ganze Aufwand für das Unternehmen beträgt mit Einrechnung der Erwerbungskosten und der ersten Dotation für Instandsetzung zu 500,000 fl. und 390,000 fl. im Ganzen bis Ende dieses Etatsjahres 1,720,000 fl. — Fahrten wurden 613 gemacht, nämlich 333 Personen- und 280 Schleppfahrten wobei 55,660 Wasserstunden in 21,531 Zeitstunden zurückgelegt wurden. Für den Schiffsbetrieb wurden an Kohlen etc. 150,831 fl. verbraucht, und für Reparaturen 49,654 fl. ausgegeben. Erhoben wurden für 57,169 Personen 112,028 fl., für 190,497 Zoll-Pfd. Reisegepäck 3,713 fl., für 1,050,753 Zoll-Ctr. Frachtgüter 344,394 fl., sohin Gesammterhebung nach Hinauszahlung von 81,785 fl. an die Oesterreichische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, 379,201 fl. Die Gesammt-Einnahmen betrugen 383,051 fl., die Ausgaben 362,866 fl., die Rein-Einnahme 20,185 fl. — Im Personentarife trat vom 1. Septbr. 1860 angefangen eine Aenderung der Art ein, dass die III. Classe (Verdeck) aufgehoben und die Taxe für die I. Cajüte von 9 auf 7 kr., jene für die II. Cajüte von 7 auf 5 kr. per Wasserstunde herabgesetzt wurde. —

Uebersicht
der finanziellen Ergebnisse sämmtlicher Königl. Verkehrs-Anstalten in den Jahren 1851—1860.

Jahrgang	Eisenbahnen	Postanstalten	Telegr.-anstalt.	Kanal-schifff.	Dampf-schifff.	Total	Reinertrag
1851/52	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	
Brutto-Einnahme	3,251,438	2,549,550	28,926	160,671	237,031	6,227,616	
Brutto-Ausgabe	2,049,654	2,396,817	51,038	94,145	233,663	4,825,317	
Differenz	+ 1,201,784	+ 152,733		+ 66,526	3,368	1,424,411	
Mehr-Ausgabe			22,112				1,402,299
1852/53							
Brutto-Einnahme	3,887,031	2,660,175	54,630	107,136	231,034	6,940,006	
Brutto-Ausgabe	2,386,803	2,458,161	93,934	74,802	222,351	5,236,057	
Mehr-Einnahme	1,500,222	202,014		32,334	8,683	1,743,253	
Mehr-Ausgabe			39,304			39,304	1,703,949
1853/54							
Brutto-Einnahme	5,371,073	2,726,030	110,350	148,848	330,613	8,686,914	
Brutto-Ausgabe	3,635,402	2,533,962	148,621	99,236	258,948	6,676,169	
Mehr-Einnahme	1,735,671	192,068		49,612	71,665	2,049,016	
Mehr-Ausgabe			38,271			38,271	2,010,745
1854/55							
Brutto-Einnahme	6,685,710	2,684,592	148,984	147,504	395,600	10,062,390	
Brutto-Ausgabe	4,685,244	2,380,576	188,970	98,136	338,937	7,691,863	
Mehr-Einnahme	2,000,466	304,016		49,368	56,663	2,410,513	
Mehr-Ausgabe			39,986			39,986	2,370,527
1855/56							
Brutto-Einnahme	7,438,206	2,745,237	214,798	179,784	409,897	10,987,922	
Brutto-Ausgabe	3,983,445	2,333,807	173,828	91,575	367,144	6,949,799	
Rein-Einnahme	3,454,761	411,430	40,970	88,209	42,753		4,038,123
1856/57							
Brutto-Einnahme	8,431,645	2,843,100	178,516	196,644	473,863	12,123,768	
Brutto-Ausgabe	4,430,336	2,343,024	146,723	100,125	421,996	7,442,204	
Rein-Einnahme	4,001,309	500,076	31,793	96,519	51,867		4,681,564
1857/58							
Brutto-Einnahme	8,804,220	2,820,277	165,942	188,578	373,343	12,352,360	
Brutto-Ausgabe	4,802,525	2,320,184	159,616	117,130	361,773	7,761,228	
Rein-Einnahme	4,001,695	500,093	6,326	71,448	11,570		4,591,132
1858/59							
Brutto-Einnahme	10,474,573	2,576,005	197,859	192,982	417,181	13,858,600	
Brutto-Ausgabe	6,472,174	2,061,699	170,699	124,934	377,316	9,206,822	
Rein-Einnahme	4,002,339	514,306	27,160	68,048	39,865		4,651,778
1859/60							
Brutto-Einnahme	11,063,580	2,591,109	180,805	190,086	383,051	14,408,631	
Brutto-Ausgabe	7,057,564	2,075,753	174,743	127,629	362,866	9,798,555	
Rein-Einnahme	4,006,016	515,356	6,062	62,457	20,185		4,610,076

Summa des Reinertrags in 9 Jahren 30,060,193

Trifft also pro Jahr einen durchschnittlichen Reinertrag von fl. 3,340,010.

— r —

Ueber die Differential-Tarife der Eisenbahnen der Schweiz.

Von Dr. W. Schmidlin.

Die Frage über die Zulässigkeit von Differential-Tarifen auf den Eisenbahnen ist neuerdings auch in der Schweiz zum Schlagen gekommen. In Folge eines Beschlusses des Schweizer National-Raths vom 26. Juli 1861, welcher den Bundesrath auffordert: „dahin zu wirken, dass für den Transport auf den Schweizer Eisenbahnen den Schweizer-Producten die gleichen Vortheile eingeräumt werden, wie den ausländischen", haben die Schweizer Eisenbahn-Verwaltungen in einer besondern Denkschrift an das Schweizerische Departement des Innern diesen Gegenstand ausführlich behandelt.

Herr Dr. Schmidlin (Mitglied des Directoriums der Schweizer Centralbahn) hat es unternommen, in der unter obigem Titel herausgegebenen Broschüre (Basel bei H. Georg 1862) diesen wichtigen Gegenstand auch für weitere Kreise zu beleuchten.

Wir glauben bei dem Interesse des Gegenstandes für die Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen einen Auszug aus derselben bringen zu sollen.

Die Differential-Tarife definirt Herr S. als Taxermässigungen, welche nicht, wie die ordentlichen Tarife, für jede Wegstunde von Transportgegenständen der gleichen Art den gleichen Einheitssatz aufstellen, sondern welche sich je nach der Länge oder Menge, oder Richtung und Bestimmung des Transportes verändern.

Die Differential-Tarife im Waaren- wie im Personen-Transport theilt er zur leichtern Uebersicht in vier Arten (für die ganze Bahnlinie, für besondere Strecken, nur für besondere Richtungen und Bestimmungen, oder endlich nur für einzelne Fälle) und führt eine grosse Anzahl Beispiele von jeder dieser Arten aus dem Schweizer Tarifwesen auf (S. 5—10).

Den Grund aller dieser Differential-Tarife findet Herr S. theils in der Concurrenz mit anderen Eisenbahnen oder sonstigen Communications-Mitteln, welche die Bahnverwaltungen zwingen, ihre Tarifsätze herabzusetzen, theils in der Natur der Transportverhältnisse, welche für die Bahnen günstiger sind, als die gewöhnlichen. „Da sich nämlich die Kosten der Waarenbeförderung (sagt der Verf. in letzterer Richtung) aus den Ausgaben für den eigentlichen Transport, für die Expedition, für den etwaigen Auf- und Ablad, für die Benutzung des Materials und für die allgemeine Verwaltung zusammensetzen, so stehen sie nicht einfach nur im Verhältniss der Weglänge, sondern sie vermindern sich, hinsichtlich des Einheitssatzes, auf langen Strecken, bei vollständiger Ladung, bei grossen Quantitäten oder bei regelmässigen Lieferungen. Wenn aber die Kosten kleiner sind, so kann auch der Preis ermässigt werden, und die Ermässigung wird ausgesprochen ebensowohl aus Billigkeit gegen diejenigen Versender, welche vortheilhaftere Transporte übergeben, als im Interesse der Bahnen, welche durch wohlfeilere Taxen den Verkehr überhaupt und namentlich auch die Sendungen in vortheilhaftern Transportweisen zu vermehren hoffen."

An diese Darstellung der bestehenden Differential-Tarife reiht Herr S. nun die bezüglichen Klagen und Einwürfe, wobei er sich nicht auf die Stimmen, welche sich in der Schweiz erhoben haben, beschränkt, sondern über Alles sich verbreitet, was überhaupt von einiger Bedeutung gegen die fraglichen Tarife vorgebracht worden ist.

„Die meisten Einwürfe stützen sich auf die Behauptung, dass wichtige und rechtlich bestehende Interessen verletzt werden. — Wenn zu Gunsten grosser Quantitäten, sagte man früher in Frankreich, vom Normal-Tarife abgewichen wird, so liegt darin nur eine Begünstigung der grossen Geschäfte gegenüber dem kleinen Capital, auf welches so viele Leute für ihren Lebensunterhalt angewiesen sind; und es ist ein Mittel mehr, um Monopole zu schaffen und um die Ungleichheit in der bürgerlichen Gesellschaft zu vergrössern. Auch die Differential-Tarife gegen die Concurrenz einer Land- oder Wasserstrasse sind ein Unrecht; denn wenn man nicht verhüten kann, dass die Eisenbahnen mit ihren allgemeinen Taxen das Gewerbe der Fuhrleute und Schiffer niederdrücken und ganzen Gegenden den Verkehr entziehen, so soll man wenigstens nicht zugeben, dass durch besondere, auf dieses Ziel hinwirkende Ermässigungen das Uebel noch grösser wird."

Oder man sagt: „Wenn in Richtungen vom Auslande her zu Gunsten langer Transportstrecken ermässigte Tarife aufgestellt sind, so werden eben fremde Producte zum Schaden der einheimischen begünstigt, die nur kürzere Linien zu durchlaufen haben. Und es wird also die nationale Production und damit die Grundlage des Nationalwohlstandes selbst angegriffen." —

Bestimmter und dringender wird in der Schweiz wie in Deutschland auf die Benachtheiligung einzelner Städte hingewiesen. Man behauptet z. B., Basel müsse den Steinkohlenhandel aufgeben, weil die Französische Ostbahn weiter gehende Ladungen wohlfeiler transportirt.

Der Verfasser fasst sodann den ganzen Gegensatz zwischen den Differential-Tarifen und ihren Beweggründen und zwischen den bezüglichen Klagen und ihren Zielpuncten in der Frage zusammen, ob eine absolute Gleichheit oder nur eine relative unter den Einheitspreisen für Personen und Waaren stattfinden soll, oder mit anderen Worten, ob die Einheitspreise immer und überall dieselben sein müssen, oder ob sie sich je nach der Länge, oder Menge, oder Bestimmung, oder nach der Concurrenz des Transports verändern dürfen, und nur unter den gleichen Umständen die gleichen sein müssen.

Die Lösung dieser Frage sucht Herr S. zunächst in ähnlichen Verhältnissen, in dem Verfahren des Auslandes und in den Eisenbahnconcessionen der Schweiz, und nachher in der Prüfung des wirklichen Nutzens und Schadens der Differential-Tarife.

„Schon der erste Blick auf das Geschäftsleben — sagt er — lässt erkennen, dass die unbedingte Gleichheit der Einheitspreise nirgends besteht, sondern dass überall diejenigen Grundsätze zur Anwendung kommen, welche die Bahnverwaltungen bei den Differential-Tarifen befolgen. Man erniedrigt die Preise, so oft man es der Concurrenz wegen thun muss, oder so oft man es wegen einer Ersparniss von Arbeit oder Unkosten thun kann. Und dieses Verfahren, das auf der Natur der Sache begründet und nichts weniger als willkürlich ist, gilt so sehr als allgemeine Regel, dass Jedermann die Abweichung davon als eine Unbilligkeit oder als eine Thorheit ansehen würde. Wer im Grossen kauft, wer regelmässig kauft, oder wer eine Leistung unter leichtern Bedingungen verlangt, der will auch weniger bezahlen. Und wer Etwas verkaufen oder vermiethen will, darf einer neuen Concurrenz gegenüber an den früheren Forderungen nicht unbeweglich festhalten. Lehrt doch ein Grundgesetz der Nationalöconomie, dass die Vergütung den Leistungen und Unkosten immer mehr entsprechen, und dass der Preis der Dinge und der Lohn der Arbeiter mit dem Verhältniss der Nachfrage und des Angebots sich verändern muss.

Das Transportwesen macht keine Ausnahme. Es ist von unveränderlichen Einheitspreisen eher noch weiter entfernt, als andere Geschäftszweige. Lastträger und Fuhrleute und Schiffer fordern und erhalten verhältnissmässig mehr, wenn sie Transporte nur in kleinen Quantitäten, oder nur auf kurze Strecken, oder in Richtungen zu übernehmen haben, in denen keine Concurrenz besteht oder keine Rückfracht erhältlich ist. Und es bildet die Seele des Speditionsgeschäftes, diese Verschiedenheiten bis in die kleinsten Bruchtheile aufzufinden und zu benutzen, und mit den eigenen Preisen jeder Bewegung der Concurrenz zu folgen.

Sind nun die Eisenbahnen allein unter eine andere Regel gestellt worden?

In der langen Reihe von Eisenbahn-Concessionen, die im Mai 1826 mit derjenigen von Liverpool-Manchester begonnen hat, und die unter sehr verschiedenartigen Umständen und Einflüssen entstanden ist, findet sich kein Verbot der Differential-Tarife; die Mehrzahl der Concessionen enthält vielmehr Bestimmungen zu Gunsten derselben.

Nordamerica, wo die Einmischung der Staatsgewalt sich auf das kleinste Mass beschränkt und wo die Eisenbahnen bei dem Mangel anderer Communicationsmittel schon vom ersten Tage an als eine Wohlthat erschienen sind, stellt hinsichtlich der Tarife gar keine Vorschriften auf.

England, das über Fragen des Handels und Verkehrs gut zu urtheilen weiss, bestimmt einfach nur eine Grenzlinie nach oben, über welche die Taxen nicht hinausgehen dürfen.

Frankreich, wo die Interessen mehr als anderswo künstlich verschlungen sind, setzt in den Pflichtheften Folgendes fest:

„1° Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total soit pour le parcours partiel de la voie de fer d'abaisser avec ou sans condition audessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an au moins pour les marchandises.

2° Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, elle devra, avant de la mettre en exécution, en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction une fois consentie obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles de la même nature."

Oesterreich nahm bei der Uebergabe der Staatsbahnen an eine fremde Gesellschaft folgende Bestimmung in die Concessionsurkunde auf:

„Ohne ausdrückliche Bewilligung der Staatsverwaltung darf die Gesellschaft die festgesetzten Preise nicht überschreiten; sie ist jedoch befugt, dieselben im Ganzen oder blos für einzelne Gegenstände für die ganze Ausdehnung oder nur für einzelne Strecken der Bahn herabzusetzen, z. B. der Art, dass die Preise der Längeneinheit bei grössern Entfernungen abnehmen, und mit der Natur der Waaren und mit den Erleichterungen, welche deren Verfrachtung aus den Betriebsverhältnissen erwachsen, in Einklang gebracht werden. Uebrigens können die herabgesetzten Preise innerhalb des Maximums, jedoch nur nach einer dreimonatlichen Anwendung, wieder erhöht werden."

Es giebt auch Concessionen, welche dem Staate die Genehmigung der Tarife und deren Abänderung vorbehalten, wie z. B. die Concession für die Kaiserin Elisabethbahn, wo der Staat durch die Uebernahme einer Zinsgarantie der zunächst Betheiligte geworden ist, oder wie die meisten Concessionen in Preussen, wo eine weitgetriebene Controle durch die Büreaus des Staats zu den Regierungsgrundsätzen gehört. Aber mit dieser Genehmigung sind eben doch Differential-Tarife in nicht minder grosser Zahl und Mannigfaltigkeit entstanden, als auf den Bahnen, wo dieselben dem freien Ermessen der Verwaltungen überlassen sind.

Und ebenso bestehen Differential-Tarife aller Arten auf den Bahnen, welche der Staat selbst verwaltet, in Belgien, Baden, Württemberg, Bayern, Sachsen etc.

Die Schweiz zeigt die gleichen Erscheinungen.

Die Concessionen suchen in Betreff der Tarife ebenfalls nur eine gewisse Höhe und den plötzlichen Wechsel derselben, sowie die Begünstigung einzelner Personen zu verhüten; und sie sprechen nicht gegen die Differential-Tarife, sondern in vielen Fällen für dieselben.

Es lautet z. B. die Concession des Kantons Aargau für die Nord-Ostbahn, § 33: „Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Taxen Niemandem einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen auch gewährt." Oder der § 24 der Concession des Kantons Bern für die Centralbahn: „Die Taxen sollen überall und für Jedermann gleichmässig berechnet werden. Die Eisenbahnverwaltung darf Niemandem einen Vorzug einräumen, den

sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.“ Oder die Concession des Kanton Wallis für die Linie Bouveret-Sion, § 23: „Es steht der Eisenbahngesellschaft frei, die Tarife zu ermässigen, und bei Verträgen, Abonnementskarten für Hin- und Rückreise und Extrazügen jede beliebige Vergünstigung eintreten zu lassen.“ —

Die Concessionen der Ostschweiz, welche den Bahnverwaltungen hinsichtlich der Tarife den grössten Spielraum lassen, enthalten keine auf die Differential-Tarife bezügliche Bestimmung.

Es giebt auch eine Concession, nämlich diejenige des Kantons Freiburg, welche für jede Aenderung der Tarife die Genehmigung der Regierung vorbehält. Der Grund dieser Ausnahme, welche übrigens die Anwendung von Differential-Tarifen auf beiden Theilen der Oronbahn nicht verhindert hat, liegt in der bekannten Betheiligung des Kantons am Eisenbahn-Unternehmen selbst.“

Neben der Thatsache, dass Differential-Tarife auf allen Eisenbahnen bestehen und eine immer grössere Ausdehnung gewinnen, bietet Herrn S. auch die Bekämpfung derselben, die in Frankreich und Deutschland zu verschiedenen Zeiten, mit mannigfachen Gründen und von einflussreicher Seite her versucht worden ist, einen neuen Beweis für deren Zulässigkeit dar; „denn Regierungen und gesetzgebende Körper haben nach jeweiliger Prüfung immer wieder die Anerkennung der Differential-Tarife ausgesprochen“. Die einzige Ausnahme findet sich in dem Beschlusse des Handelsgerichtes von Rouen, vom 3. October 1855, gegen die Zulässigkeit von Ermässigungen für Transporte in grossen Quantitäten, der sich aber weniger auf die öffentlichen Interessen und auf das allgemeine Recht, als auf eine sehr angefochtene Auslegung des Pflichtenheftes gestützt hat, und der von den obern Gerichtshöfen nicht gut geheissen worden ist.

Der Widerspruch gegen die Differential-Tarife ist in Frankreich beinahe ganz verstummt, und in Deutschland sehr im Abnehmen begriffen, und er tritt jetzt in der Schweiz weniger stark und weniger allgemein auf, als früher in den benachbarten Ländern.

Das entscheidende Gewicht für die ganze Frage liegt indessen nicht in derartigen Verhältnissen, die verschieden beurtheilt werden können, sondern es liegt in der volkswirthschaftlichen Bedeutung, in dem wirklichen Nutzen und Schaden der Differential-Tarife.

Eine Folge entspringt nun unmittelbar aus dem Wesen derselben. Differential-Tarife sind Taxermässigungen; sie machen also den Transport wohlfeiler; und die Wohlfeilheit ist immer ein Fortschritt, denn sie ist ein Vortheil für die Mehrzahl und darum auch ein Vortheil für Alle.

Die erfreuliche Hebung der untern Classen des Volkes, ist nur möglich geworden durch die Verbesserung der materiellen Verhältnisse, und diese wiederum nur durch die Vermehrung der Production. Wenn man in derselben Zeit und mit derselben Arbeit mehr Güter hervorbringt, oder mit andern Worten, wenn man wohlfeiler producirt, so vermehrt man den Reichthum des Volkes und den Antheil des Einzelnen.

Zu den Mitteln einer wohlfeilern Production gehört nun auch die Verminderung der Transportkosten.

Die Bedeutung des wohlfeilern Transports lässt sich mit Zahlen nachweisen. Die Brutto-Einnahmen der Schweizerischen Zollverwaltung, welche den Massstab bilden für die Einfuhr und mehr oder weniger auch für den Consum der Schweiz, sind während der ersten vier Jahre, von 1852 an, beinahe gleich geblieben; in den letzten sechs Jahren aber haben sie sich fortwährend und zwar bis um 42 Procent des anfänglichen Ertrags vermehrt.

Man darf mit vollem Rechte die merkwürdige Zunahme des Zollbetrags, und also der Einfuhr und des Consums der Schweiz dem wohlfeileren Transporte zuschreiben, den die in- und ausländischen Eisenbahnen namentlich seit dem Jahre 1856 in immer grösserer Ausdehnung verschafft haben, und man darf die Ermässigung der Transporttaxen einer Vermehrung der Güter selbst gleich setzen.

Andere Wirkungen der Differential-Tarife ergeben sich aus der Prüfung einzelner Fälle.

Die Bahnverwaltungen stellen Differential-Tarife auf gegen die Concurrenz fremder oder inländischer Communicationsmittel. Es giebt Waaren, welche von Lyon nach Olten zu wohlfeilern Einheitstaxen transportirt werden, als von Genf nach Olten. Waaren dergleichen Art, die von Genf ausgehen, können also mit jenen nicht concurriren. Der Grund dieses Nachtheils liegt aber nicht in dem Differential-Tarife, sondern in dem Verhältniss, welches den Differential-Tarif hervorgerufen hat, nämlich in dem wohlfeilen Transporte mittelst der Eisenbahn oder des Canals von Lyon über Belfort und Basel nach Olten. Die Beseitigung des Differential-Tarifs könnte weder der Expedition von Genf noch den Schweizerischen Producten irgend einen Vortheil bringen, sie würde nur den Transport auf der Bahnlinie von Genf nach Olten zu Gunsten der fremden Linien vermindern.

Die Frage ist eben so klar und einfach, wenn die Differential-Tarife gegen die Concurrenz inländischer Communicationsmittel gerichtet sind. Die wohlfeileren Bahntaxen zwischen Glarus und Zürich sind ein Nachtheil für die Schifffahrt des Sees und des Linth-Canals, aber ein Vortheil für das Publicum. Es kann nicht zweifelhaft sein, welches Interesse vorwiegen soll. Die Eröffnung eines kürzern oder wohlfeilern Weges ist immer ein Fortschritt, wie das Auffinden eines kürzern oder wohlfeilern Verfahrens.

Die Bahnverwaltungen stellen ferner Differential-Tarife auf in den Fällen, in denen sie den Transport wohlfeiler auszuführen im Stande sind, nämlich für Transporte in Wagenladungen, in regelmässigen Lieferungen, auf lange Strecken. Hätten sie derartige Verhältnisse nicht berücksichtigt, so wäre gewiss überall geklagt worden.

Die Differential-Tarife sind nun nichts anderes als Prämien für die Anwendung von weniger kostspieligen Transportweisen. Und diese Anwendung selbst liegt wiederum im allgemeinen Interesse, wie die Benutzung eines kürzern Weges oder eines leichtern Verfahrens, oder wie die Abstufungen des Arbeiterlohns je nach dem Fleisse und der Geschicklichkeit. Besteht doch der Fortschritt in der Vermehrung des Ertrags bei gleicher Mühe, oder in der Verminderung der Mühe für den gleichen Ertrag.

Sind nun aber alle diese Ermässigungen wirklich ohne nachtheilige Folgen? Werden nicht einzelne und vielleicht zahlreiche und wichtige Interessen dadurch verletzt? fragt schliesslich Herr S.

Er giebt zu, dass durch die Differential-Tarife der Aufenthalt und das damit verbundene Ab- und Aufladen auf Zwischenorten schwierig gemacht wird, dass sie also die Geschäfte der dortigen Niederlagshäuser etc. vermindern, und den Handel mehr und mehr nöthigen zu ununterbrochenen Transporten von den Seehäfen, wo eine Umladung naturgemäss stattfinden muss, bis zu dem Orte, wo die Waare consumirt wird.

Man könne daher im Allgemeinen sagen: Wenn die Differential-Tarife wirklich schaden, so schaden sie den Einrichtungen oder Beschäftigungen, welche aufgehört haben nützlich oder nothwendig zu sein; sie schaden wie die Correction einer Strasse, die den Vorspann, wie die Eisenbahn, welche das alte Fuhrwesen, wie der directe Verkehr der Bahnen, welche die Vermittlung von Speditoren entbehrlich macht; sie schaden einzelnen Interessen und nützen dem Ganzen.

Bei der vollen Anerkennung von der Unschädlichkeit der Differential-Tarife und von dem allgemeinen Nutzen wohlfeilerer Taxen untersucht der Verfasser noch den Einwurf, dass die Bahngesellschaften den Ermässigungen, welche sie der Concurrenz oder der Betriebsverhältnisse wegen einzuführen für gut finden, eine allgemeine Gültigkeit geben können und geben sollen, weil die Einbusse durch den grössern Verkehr in Folge der Wohlfeilheit immer wieder aufgehoben werde. — Er beseitigt denselben durch folgende Deduction:

In den meisten Fällen ruft wirklich eine Preisermässigung auch eine Vermehrung des Verkehrs hervor; aber es ist oft sehr zweifelhaft, ob die Vermehrung des Verkehrs den durch die Preisermässigung verursachten Verlust aufzuwiegen im Stande ist. Wenn z. B. der Transportpreis um den vierten Theil erniedrigt wird, so muss der Verkehr um den dritten Theil steigen, um nun dieselbe Roheinnahme zu verschaffen, und dann fehlt immer noch der Ersatz für die Unkosten, welche der grössere Verkehr verursacht. Vermehrungen in diesem Umfange sind jedoch kaum möglich, wenn es sich weniger um Gegenstände des Transits, als um Gegenstände des eigenen Consums handelt, was eben in der Schweiz, im Gegensatze von andern Ländern, die näher am Meere liegen, gewöhnlich der Fall ist.

Die Frage, ob eine Verminderung der Taxen sich durch die Zunahme des Verkehrs lohne, ist daher selbst für die Fachmänner eine schwierige und nicht selten unlösbare. Es bedarf der Versuche im Kleinen, unter beschränkenden Bedingungen. Und diese Versuche geschehen eben durch die Differential-Tarife.

Wenn alle Taxermässigungen sofort eine allgemeine Gültigkeit hätten erhalten müssen, so würden die meisten unterblieben sein, während hingegen bei dem jetzigen Zustande der freien Anordnung von Seiten der Bahngesellschaften viele bedingte Ermässigungen nach und nach allgemein gültig geworden sind. Die Differential-Tarife haben also auch in dieser Beziehung einen doppelten Nutzen: sie dienen den Bahnverwaltungen als Fühler und Proben, in wie weit Tax-Ermässigungen ausführbar und lohnend sind, und sie nützen dem Publicum als Vorläufer und Vermittler einer allgemeinen Wohlfeilheit der Transportpreise.

Am Schluss prüft Herr S. noch die Frage, wem die Aufstellung von Differential-Tarifen zukommen soll, ob den Bahngesellschaftenallein, oder nur mit Vorbehalt der Genehmigung der Regierungen, welche er vom Standpuncte des Rechts (resp. nach Inhalt der Concession) wie von dem der Zweckmässigkeit zu Gunsten der Bahnverwaltungen beantwortet.

Denn: „Die Entscheidung sollte auch immer in der Hand desjenigen liegen, der die Verantwortlichkeit zu tragen hat. Wenn die Bahnverwaltungen die Aufgabe haben zu sorgen, dass neben der Erfüllung der concessionsgemässen Pflichten die Schulden der Bahnen richtig verzinst und eine Rente für die Actionäre erzielt wird, so ist es auch an ihnen zu erwägen und zu beschliessen, ob und in welchem Umfange Taxermässigungen einzuführen sind. Darum ist auch Alles, was die Tarife und die Classification der Waaren betrifft, mit wenigen Ausnahmen den Bahnverwaltungen anheimgestellt worden. Hätten umgekehrt die Regierungen darüber zu entscheiden gehabt, die dem Wechsel von Personen und Meinungen sehr unterworfen, und den weitgehenden Wünschen des Pubicums leicht zugänglich sind, so würden die Actien kaum viele Abnehmer gefunden haben.“

Besonders beherzigenswerth ist was Herr S. (Seite 30) über das gemeinsame Interesse des Publicums und der Regierungen mit dem der Bahnverwaltungen sagt:

„Die Bahnverwaltungen müssen die grösstmögliche Reineinnahme anstreben; diese wird aber nicht durch die höchsten Tarife, sondern durch diejenigen erreicht, welche in den Ermässigungen so weit gehen, als die Zunahme des Verkehrs noch zu ersetzen im Stande ist. Und die Regierungen wünschen, wie das Publicum überhaupt, den besten Bahndienst bei der grössten Wohlfeilheit. Die Erfüllung dieses Wunsches setzt aber auch wieder bedeutende Geldmittel und lohnende Taxen voraus. Eine grosse Einnahme der Bahngesellschaften liegt also in dem beidseitigen Interesse. In der Schweiz ist ohnehin bei der Zusammensetzung der Bahnverwaltungen, bei dem natürlichen Einflusse der Regierungen und bei der Macht der öffentlichen Meinung niemals zu befürchten, dass eine steigende Reineinnahme nur zu Gunsten der Actionäre und nicht auch zur Verbesserung der Bahn und des Betriebs verwendet werde.

Das sicherste und wohl auch das einzige Mittel, um Bahnstationen bessere Zufahrten, Personenhallen, neue oder grössere Güterschuppen, Krahnen und Brückenwagen zu verschaffen, um Doppelgeleise hervorzurufen, mehr und besseres Betriebsmaterial zu erhalten, die Züge zu vervielfältigen und auf die Nacht auszudehnen, mit einem Worte, um den ganzen Bahndienst auszubilden und zu vervollkommnen, besteht in der grossen Einnahme. Und eben darin besteht auch das sicherste und mächtigste Mittel zur Erstellung von Zweigbahnen und neuen Linien.

Wie die Erstellung einer zweiten Apotheke an einem Orte nur dann stattfinden wird, wenn die erste ein gutes und sicheres Auskommen gewährt, so lässt sich auch die Erweiterung und Vervollständigung des Schweizerischen Bahnnetzes nur erwarten, wenn der vollendete Theil gute Ergebnisse darbietet.

Das allgemeine Interesse verlangt reiche Bahngesellschaften, denn nur solche können das Wagniss von Preisermässigungen in grösserem Umfange übernehmen, nur solche können den zahlreichen und weitgehenden Anforderungen an einen guten Bahndienst mehr oder weniger genügen, und nur solche können neue Linien erstellen, oder durch ihre Lage und Entwicklung den Unternehmungsgeist und das Capital zur Erstellung neuer Linien einladen.

Zum Schlusse fasst Herr S. seine Ansicht über die Aufstellung von Differential-Tarifen in folgenden Sätzen zusammen:

1) Die Differential-Tarife sind für die Bahngesellschaften nothwendig, um vortheilhaftere Transportweisen einzuführen und um mit der Concurrenz Schritt zu halten.
2) Die Differential-Tarife nützen dem Publicum, indem sie Tax-Ermässigen aufstellen und eine allgemeinere Wohlfeilheit vorbereiten.
3) Die Differential-Tarife können den beidseitigen Nutzen nur dann ganz gewähren, wenn die Anordnung derselben dem Ermessen der Bahngesellschaften überlassen ist.

Wir können die Lectüre dieser tüchtigen Broschüre Jedem empfehlen, welcher sich für Differential-Tarife interessirt.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Königsberg-Pillauer Eisenbahn. Am 11. d. M. wurden vom Actien-Comité zum Bau der Königsberg-Pillauer Eisenbahn die für diese Bahnstrecke nöthigen Bauten und Lieferungen in Entreprise gegeben.

Vorpommersche Bahn. Stettin, 16. September. Die Schwierigkeiten, welche für den Bau der Vorpommerschen Bahn bei Stralsund aus dem Widerspruche erwuchsen, den der Handelsminister gegen das Verlangen des Kriegsministeriums auf Entschädigung für die etwa nöthig werdenden fortificatorischen Arbeiten erhoben, sind gegenwärtig beseitigt, indem der Handelsminister seinen Einspruch hat fallen lassen und der Kriegsminister gegen Zusicherung einer etwaigen Zahlung von 300,000 Thalern unbedingt keine weiteren Anforderungen an die Eisenbahn-Gesellschaft stellen will, auch wenn die Fortsetzung der Bahn nach Rostock ausgeführt werden sollte. Für die unter den gegenwärtigen Verhältnissen als nothwendig erklärte Versetzung zweier Pulverthürme hat die Direction der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft bereits 14,000 Thlr. zahlen müssen, und steht nunmehr der Beendigung des Bahnbaues nichts mehr im Wege.
(N. St. Ztg.)

Gladbach-Roermond. (Project.) Es sind gegenwärtig ausländische Ingenieure mit dem Abmessen einer Eisenbahn von Gladbach nach Roermond beschäftigt; dieselben suchen eine Verbindung mit der Aachen-Düsseldorfer Bahn bei Hermagen zu ermitteln.

Eisenbahn nach Schleitheim und Stühlingen. Das ursprünglich nur für eine Pferdebahn von der Eisenbahnstation Beringen der Waldshut-Constanzer Bahn nach dem Schaffhauser Orte Schleitheim berechnete Project hat allmählich grössere Dimensionen erhalten, indem die Bahn nicht nur für Locomotiv-Betrieb hergestellt, sondern auch bis zum Badischen Städtchen Stühlingen ausgedehnt und in der Folge nach dem Schwarzwald, Freiburg etc. fortgeführt werden soll.

Die Gemeinde Schleitheim hat die Betheiligung mit fr. 100,000 beschlossen, welche mit den Zinsen den Actionären nachstehen, so dass an den Bedingungen des Grossrathsbeschlusses also nur noch die Zusicherung der Betriebsübernahme Seitens der Badischen Staatsbahn erübrigt, welche man zu erlangen hofft, da man meint, dass diese Zweigbahn sehr im Interesse des Badischen Verkehrs liegt.

Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn. (Concessions-Bestimmungen). Die wichtigsten Bestimmungen der Concessionsurkunde dieser Bahn sind die folgenden: Die Actiengesellschaft der genannten Bahn soll ihren Sitz in Ludwigshafen haben und die Satzungen der Pfälzischen Ludwigsbahn §§ 4—84 mit allen Nachträgen soweit sie nicht dem Deutschen Handelsgesetzbuch widersprechen, für dasselbe massgebend sein.

Die Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn soll mit der Pfälzischen Ludwigsbahn und der Pfälzischen Maximiliansbahn nach Analogie des Verhältnisses der genannten Gesellschaften in der Art vereinigt werden, dass für diese drei Gesellschaften (bei getrennter Rechnungsführung für jede dieser Bahnen) zur Erzielung einer einheitlichen Administration und Verminderung der Verwaltungs-Ausgaben ein gemeinschaftlicher Verwaltungsrath und eine gemeinschaftliche Direction bestellt wird. In Ansehung der Aufbringung des Baucapitals ist bestimmt: a) Das für den Bau und die Einrichtung der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn im Ganzen auf 1,450,000 fl. veranschlagte Actien-Capital wird in 2900 Stück Actien zu 500 fl. getheilt, und können die Actien nach der Wahl der Zeichner auf den Namen oder auf den Inhaber lautend angestellt werden. b) In Folge einer vom Comité der Neustadt-Dürkheimer Bahn mit der Kgl. Bank in Nürnberg, den Bankhäusern M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt a. M., Ph. N. Schmidt in Frankfurt a. M. und W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim getroffenen, für die neue Eisenbahn-Gesellschaft verbindlichen Uebereinkunft werden die Zeichnungslisten zur Betheiligung bei diesem Unternehmen von der Kgl Bank und ihren Filialen, den genannten drei Bankhäusern, der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen zu Ludwigshafen a. Rh. und von dem Vorstande des provisorischen Comités zu Dürkheim aufgelegt. c) Von der gezeichneten Summe sind 15% sogleich bei der Zeichnung, die übrigen 85% aber nach dem jeweiligen Bedarfe und nach jedesmaliger vierwöchentlicher Aufforderung der Direction der Pfälzischen Bahnen an die Hauptcasse derselben oder an die obengenannten Banken und Bankhäuser einzuzahlen. Wie wir in No. 74 S. 737 bereits mittheilten, garantirt der Staat der Gesellschaft auf 25 Jahre von ihrem Bau- und Einrichtungs-Capital 4%, wogegen ihm die Bahn nach 99 Jahren unentgeltlich heimfällt.

Weiter besagt die Concessions-Urkunde: „Zur Erstattung der in Folge der Zinsengewähr von der Staatsregierung zu leistenden eventuellen Zuschüsse, beziehungsweise zur Bildung eines Reservefonds für diesen Zweck, ist bei einem jeweils mehr als 4 Procent betragenden Reinertrage das 5. Procent zurückzulegen und erst der 5 Proc. übersteigende Mehrbetrag der Gesellschaft als Superdividende zur Verfügung zu stellen.

Wenn bei Ablauf der Gewährschaftszeit die etwa während derselben von der Staatsregierung geleisteten Zuschüsse nicht vollständig aus dem Fonds des 5. Procentes vergütet sein sollten, hat die Reservirung dieses 5. Procentes für denselben Zweck noch so lange fortzudauern, bis auch dieser Rest berichtigt sein wird.

Der Staatsregierung steht das Recht zu, nach Ablauf der Gewährschaftszeit das Eigenthum der Bahn und ihrer Zugehörungen durch Vergütung des Anlage-Capitals jederzeit abzulösen. In solchem Falle wird der nach Berichtigung der Aerarial-Zinzzuschüsse noch vorhandene Reservefonds aus dem 5. Prc. an die Actionäre ausgeantwortet und denselben noch überdies der aus der Bahn anfallende Reinertrag desjenigen Jahres, welches dem letzten Garantiejahre, beziehungsweise jenem Jahre, in welchem von dem Ablösungsrecht Gebrauch gemacht wird, nachfolgt, als Prämie hinausgegeben."

Die Frage, ob der Bahnhof bei Wachenheim etwas näher oder entfernter dieser Stadt angelegt werden soll, wird einer nochmaligen Prüfung unterstellt werden.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Sächsische-Oestl. Staatseisenbahnen. (Personalnachricht). Dem Königl. Sächsischen Finanzrath und Staats-Eisenbahn-Director Freiherrn von Weber zu Dresden ist der Königlich Preuss. Kronen-Orden dritter Classe verliehen worden.

Taunusbahn. (Directer Verkehr.) Seit dem 18. September sind die Taunusbahnstationen Frankfurt, Höchst, Hattersheim, Flörsheim, Hochheim, Kastel und die Expedition Mainz in directen Personen-, Reisegepäck- und Güter-Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Nassauischen Staatsbahn getreten; eine Ausnahme bilden jedoch die Stationen Kestert, Osterspai und Fachingen.

Nassauisches Eisenbahn-Anlehen. Frankfurt a. M., 19. Sept. Ein 4procentiges Nassauisches Anlehen von 7,200,000 fl. ist mit dem Hause Rothschild abgeschlossen und wird dieser Tage emittirt.

Oesterreichische Eisenbahnen. (Sommerdienst. Vergnügungszüge.) Die Bahnen, die im Sommer schlechte Geschäfte gemacht, dürften nun, wo die Herbstsaison beginnt, bessere Einnahmen erzielen, denn in Folge der allseitigen guten Ernte wird der Detailverkehr in den Provinzen wieder einen Aufschwung nehmen, der dann natürlich nicht ohne Rückwirkung auf die Einnahmen der Bahnen bleibt. Mit den „Vergnügungszügen" scheinen die Bahngesellschaften heuer so gute Geschäfte gemacht zu haben, dass sie das Experiment wahrscheinlich wiederholen werden. Den grössten Nutzen hat die Südbahn und theilweise auch die Westbahn davon gezogen, während die übrigen Gesellschaften durch die weniger entsprechende Lage ihrer Bahnen nur mit einem sehr geringen Theile dabei betheiligt sind, doch befördern derartige Einrichtungen die Reiselust in hohem Grade und die Bahngesellschaften gewinnen dadurch festeres Terrain. Während die Südbahn im Personenverkehr Vorzügliches leistet, sind die Betriebsmittel der Nordbahn für einen colossalen Frachtenverkehr organisirt, und beherrscht sie den Markt mit ihrer vorzüglichen Kohle, von welcher Wien allein ein grosses Quantum consumirt.

Ausland.

Gotthardsbahn. Vom Grossen Rathe von Luzern hat das Comité eine fernere Subsidie von 4000 Francs erhalten. Die Regierungen von Aargau und Uri empfehlen die erbetenen Beiträge zu ferneren Studien für die Gotthardsbahn ebenfalls. Aus den von Herrn Wetli für dieses Unternehmen bis jetzt ausgearbeiteten Plänen ergiebt sich nach dem Luzerner Tagesblatt, dass das Maximum der angenommenen Steigung der Bahn 26‰, der kleinste Radius der Curven 300 Mm. beträgt. Es wurden zwei Projecte ausgearbeitet; das eine mit Alpentunnel in 1500 Meter, das andere mit Tunnel in 1200 Meter Höhe über Meer. Bezüglich des ersten Projectes bemerkt das genannte Blatt, dass der Tunnel (1500 Meter überm Meer) in gerader Linie vom Ursernthal ins Bedrettothal geht und in einer Steigung einerseits von 5‰, andererseits von 15‰ liegt. In der Entfernung von $3_{,14}$ Kilom. vom Nordende und $1_{,53}$ vom Südende können Schachte gebaut werden, deren beziehungsweise Tiefe 266 und 285 Meter beträgt. Beim zweiten Projecte geht der Tunnel in gerader Linie vom Göschenenthal ins Bedrettothal und steigt von den Enden gegen die Mitte um 18‰. In der Entfernung von $4_{,9}$ Kilom. vom Nordende und nahe der Mitte beim Culminationspuncte, $8_{,25}$ Kilom. vom Südende entfernt, können Schachte gebaut werden, deren beziehungsweise Tiefe 166 und 296 Mm. beträgt. Bei beiden Projecten kann durch einen geneigten Stollen die Entfernung der Angriffspuncte noch wesentlich reducirt werden.

(Nach dem „Aktionär".)

—t— **Russische Eisenbahnen.** Der Eisenbahnbau in Russland macht schnelle Fortschritte. Nachdem der Bau der Bahn von Petersburg über Kowno nach Warschau, welche die Russische Hauptstadt mit dem westlichen Europa verbindet, beendigt ist, so wird jetzt namentlich das innere Russland, als dessen Mittelpunct Moskau anzusehen ist, durch Eisenbahnen zugänglich gemacht. Die Bahn von Moskau über Wladimir nach Nischni-Nowgorod, von 250 Engl. Meilen Länge, soll schon im Herbst d. J. dem Verkehr übergeben werden*. Ein Theil der 540 Engl. Meilen langen Bahn von Moskau nach Saratow, welche nur von Russen gebaut wird, ist schon fertig und probeweise befahren, und man hofft die Bahn von Moskau nach Jaroslaw, wo besonders viel Brückenbauten vorkamen, noch im Laufe dieses Jahres eröffnen zu können. In Polen beabsichtigt man den Bau einer directen Bahn von Warschau über Mlava und Marienburg nach Danzig, (vgl. S. 684 unserer Zeitung), um die Ausfuhr von Korn, Holz und andern Rohproducten aus Polen zu erleichtern.

(Nach dem Engineer vom 8. August 1862.)

Italienische Eisenbahnen. (Rom-Neapel. Neapolitanische Eisenbahnen.) Am 11. Septbr. wurde der regelmässige Postdienst mittelst Eisenbahn zwischen Neapel und Rom eröffnet. Die ganze Strecke soll in acht Stunden zurückgelegt werden. — Die Arbeiten für die südlichen Eisenbahn-Linien werden, wie es heisst, noch in diesem Monate in Angriff genommen, und werden zu diesem Zwecke der Graf Bastoggi und der Ingenieur Bella in Neapel erwartet.

Technisches.

—t— **Gussstahlräder von Vickers in Sheffield.** Die Fabrik von Thomas Vickers zu Sheffield liefert eigenthümliche Gussstahlräder für Eisenbahnwagen und Locomotiven, worüber im Engineer vom 8. August d. J. einige Mittheilungen zu finden sind. Die Räder werden in einem Stück gegossen und haben die Form von Scheibenrädern, wobei aber die Scheibe zwischen der Nabe und dem Radkranz nicht eben, sondern in concentrischer wie in radicaler Richtung wellenförmig geformt ist, damit der Guss beim Erkalten in jeder Richtung seine Form etwas ändern und sich etwas zusammenziehen kann, ohne Blasen oder gefährliche Spannungen zu bekommen, worauf beim Gussstahl noch mehr als beim Gusseisen Rücksicht genommen werden muss.

Bemerkenswerth ist die Art und Weise, wie die Gussformen zu diesen Rädern hergestellt werden. Anstatt nämlich in gewöhnlicher Weise ein Modell der Räder dabei zu benutzen und den Formsand festzustampfen, hält man es in der bezeichneten Fabrik für zweckmässiger, mittelst einer drehbaren Chablone den Formsand festzustreichen, weil dabei der Guss eine genauere Form und eine glattere Oberfläche als bei dem gewöhnlichen Verfahren erhalten soll. Jene Chablone ist nämlich drehbar um eine senkrechte, in der Mitte des Formkastens feststehende Welle; dabei ist der mittlere Theil der Chablone, welcher zum Formen der wellenförmigen Radscheibe dient, auf- und abwärts etwas beweglich und wird durch eine einfache Hebelvorrichtung geführt, welche durch ein Gegengewicht fortwährend gegen eine entsprechend geformte Scheibe mit wellenförmigem Rand, die an der feststehenden Welle befestigt ist, gedrückt wird.

Literatur.

Die Schule des Eisenbahnwesens. Uns liegt die zweite vermehrte und verbesserte Auflage von dem trefflichen Werkchen: Die Schule des Eisenbahnwesens. Kurzer Abriss der Geschichte, Technik, Administration und Statistik der Eisenbahnen. Von M. M. Freiherr v. Weber, Ingenieur, Kgl. Sächs. Finanzrath und Eisenbahn-Director etc. Mit 97 in den Text gedruckten Abbildungen. 2. Aufl. Leipzig J. J. Weber 1862 zur Besprechung vor. Wohl kaum könnten wir dem für das Eisenbahnwesen sich interessirenden Publicum, welchem es darum zu thun ist „ein Bild vom belebten Organismus dieses grossen Werkzeugs des Zeitgeistes" sich zu machen, ein Buch mehr zur Lectüre empfehlen, als gerade das vorliegende. —

Denn der Herr Verfasser, welcher in der Deutschen Eisenbahn-Literatur bekanntlich eine bedeutende Stelle einnimmt und in der Lage ist, seinen Stoff vollkommen zu beherrschen, hat es sich angelegen sein lassen, über das gesammte Gebiet des Eisenbahnwesens in präciser Kürze Auskunft zu geben, wenn es ihm auch nicht möglich war, bei dem vorzuführenden gewaltigen Stoffe auf das Einzelne tief einzugehen. Dass bei der Darstellung des Verfassers auch nicht ein Gebiet des Eisenbahnbahnlebens unberücksichtigt geblieben ist, wird man schon aus der Inhaltsübersicht erkennen. Von den 12 Capiteln, in welche das Buch getheilt ist, bildet zunächst Cap. 1 u. 2 einen allgemeinen Theil, die Geschichte und nationale Gestalt des Bahnwesens darstellend. Cap. 3—10 handeln von den Bau- u. Betriebsverhältnissen der Bahnen nach ihren verschiedenen Gebieten und zwar Cap. 3 (S. 37—71) vom Bau im Allgemeinen (Bildung der Actien-Gesellschaft, Vorarbeiten, Brückenbauten, Tunnels, Dämme etc.) Cap. 4 (S. 71—91) vom Oberbau, (dem eigentlichen Schienenweg mit allen seinen Theilen) Cap. 5 (S. 91—118) von den Betriebs-Vorrichtungen (Ausweichen, Drehscheiben, Krahnen) Cap. 6 (S. 118—134) von den Signalen (optischen, electromagnetischen und acustischen) Cap. 7 (S. 134—166) von den Stationen (des Personen- wie des Güterverkehrs), wobei das Deutsche und Englische Constructions-System der Stationen gegenübergestellt, und u. A. die Bahnhöfe der Ostbahn zu Paris, der Grossen Nordbahn zu London, der Badischen Staatsbahn zu Carlsruhe, und der zu Niagara durch Abbildungen veranschaulicht werden. Das 8. Capitel (S. 168—205) handelt von der Locomotion — von der Locomotive in ihren verschiedenen Theilen. — Das 9. Cap. von den Personenwagen (S. 205—229), das 10. Cap. (S. 229—245) von den Güterwagen. Cap. 11 (S. 248—304) bespricht die Administration und zwar sowohl die Functionen der einzelnen beim Eisenbahnwesen angestellten Beamten als auch der Directionen und Eisenbahnverbände. Den Schluss bildet (Cap. 12 S. 305—334) eine kurze Statistik des Eisenbahnwesens, in welcher sich so manche für den Laien überraschende Ergebnisse zusammengestellt finden, dass wir in den nächsten Nummern auf solche im Einzelnen zurückzukommen gedenken.

Wir halten, wie gesagt, die Idee des Buchs: einen allgemeinen Blick über das Eisenbahnwesen zu gewähren, für eine sehr glückliche, wenn wir uns auch mit der Frage- und Antworts-Form, in welche der Herr Verfasser seinen Stoff eingekleidet hat, nicht ganz befreunden können. Nicht nur der Laien — d. h. das mit den Eisenbahnen in Beziehung tretende Publicum, für welches zunächst das Buch (siehe die Vorrede) geschrieben zu sein scheint, wird in demselben Belehrung finden, auch der angehende Bahn-Beamte, welcher einen Blick über das weite Gebiet, in welches er einzutreten hat, zu erlangen strebt, wird dasselbe mit Befriedigung lesen und durch dasselbe zu weiteren tieferen Studien sich angeregt finden. Sehr richtig sagt der Herr Verfasser in der Vorrede von seinem Werke: „Die Schule des Eisenbahnwesens ist keine Specialkarte dieses Bereichs, auf der man jeden Fusspfad und jede Richtung nach der Erkenntniss verfolgen kann, aber eine auf Grundlage guter Ortskenntniss entworfene Ansicht aus der Vogelschau, durch die man ein treues und bei aller Kleinheit klares Bild der Gegenden gewinnen und sich, wofern nöthig, zum wissenschaftlichen Studium der Specialkarten vorbereiten kann."

Wünschenswerth wäre es u. E. aber, wenn der Herr Verfasser bei einer neuen Ausgabe, welche bei der raschen Verbreitung des Werks gewiss bald geboten sein wird, die betreffende Literatur, welche der Leser zum Special-Studium heranzuziehen hat, an den entsprechenden Stellen aufführen wollte. Es würde unserer Meinung nach dadurch das Buch als eine wohlgelungene Encyclopädie des Eisenbahnwesens noch bedeutend an Werth gewinnen.

* Ist bereits am 1. August erfolgt, vgl. S. 686 unserer Zeitung. Die Red.

Berichtigung. In No. 75. S. 747. Sp. 1. Z. 28 von oben ist statt „miteinzuführen" „mitanzuführen zu lesen.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Königlich Bayerische Pfälzische

Neustadt Dürkheimer Eisenbahn.

Seine Majestät der König haben die Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt an der Haardt nach Dürkheim durch eine besondere Actien-Gesellschaft Allergnädigst zu genehmigen und auf Grund des Gesetzes vom 10. November 1861, die Ausdehnung des Eisenbahn-Netzes der Pfalz betr. (Anlage **A**) unterm **28. August 1862** die hier beigefügte Concessions-Urkunde (Anlage **B**) zu ertheilen geruht. Demgemäss beehren sich das Consortium zur Beschaffung des Baucapitals, die Direction der Pfälzischen Bahnen und das provisorische Comité der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn zur Betheiligung an diesem, nicht nur durch die auf 25 Jahre von der Betriebseröffnung an gesetzlich festgestellte Gewährleistung eines 4procentigen Zinsenertrages **von Seite der Königlichen Staatsregierung,** sondern auch durch die Uebernahme des Baues und Betriebes Seitens der Verwaltung der Pfälzischen Bahnen, sich empfehlenden Unternehmen hiermit ergebenst einzuladen und zu bemerken:

I. Die Königl. Bank in Nürnberg und ihre Filialen, und die Bankhäuser

M. A. v. Rothschild & Söhne } in Frankfurt am Main,
Philipp Nicolaus Schmidt }
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
die Direction der Pfälz. Bahnen in Ludwigshafen und der Vorstand des provisorischen Comités zu Dürkheim

werden

Montag den 22. und Dienstag den 23. September d. J.

die Unterzeichnungen zur Betheiligung an dem Actien-Capitale von fl. 1,450,000 — zum Course von 97% entgegennehmen.

II. Die Unterzeichnung ist geschlossen, sobald die aufgelegte Summe vergriffen ist

III. Die Unterzeichnungen, sowie die Einzahlungen erfolgen nach den Bestimmungen der Allerhöchsten Concessions-Urkunde (Anlage **B**)*, wobei ausdrücklich festgesetzt ist, dass nur bei dem ersten und nur bei jedem folgenden Einzahlungs-Termine die Vollzahlung gestattet ist.

IV. Die erste Einzahlung, sei es Ratenzahlung oder Vollzahlung, erfolgt unter Abzug der Differenz zwischen dem nominellen und dem Emissionswerthe (3%) gegen provisorische Quittung, welche in möglichst kurzer Frist gegen die Interimsscheine oder Actien umgetauscht wird.

V. Die Unterzeichner werden demnächst zu einer General-Versammlung behufs der Regelung der Gesellschafts-Verhältnisse einberufen werden.

Ludwigshafen, den 18. September 1862.

Das Consortium
für Beschaffung des Bau-Capitals:
Namens der Kgl. Bank: **A. Manz.**
M. A. von Rothschild & Söhne.
Philipp Nicolaus Schmidt.
W. H. Ladenburg & Söhne.

Die Direction
der Pfälz. Eisenbahnen:
Jaeger.
Der Vorstand
des provisorischen Comités:
Haffner.

* Die oben erwähnten Beilagen sind in dem ausgegebenen Prospecte abgedruckt und können bei den Unterzeichnern dieser Bekanntmachung bezogen werden.

Thüringische Eisenbahn.

Mit Genehmigung der betheiligten Staatsregierungen haben wir beschlossen, die in Gemässheit der Privilegien

d. d. Berlin, den 1. Februar 1848,
resp. Berlin, den 19. Februar 1855;
d. d. Weimar, den 8. Februar 1848,
resp. Weimar, den 3. April 1855;
d. d. Gotha, den 25. Januar 1848,
resp. Gotha, den 16. März 1855;

ausgegebenen 4½procentigen Prioritäts-Obligationen, deren Gesammtbetrag sich ursprünglich auf Thaler 4,000,000 (erste Emission) und resp. Thlr. 3,000,000 (dritte Emission) belief, zurückzuzahlen, event. in **vierprocentige** Obligationen zu convertiren und in Folge dieser Convertirung die gegenwärtigen Amortisationspläne, nach welchen ausser ein halb pro Cent der ursprünglichen Anleihen auch die ersparten Zinsen von dem amortisirten Capital zu der Tilgung der Anleihen verwendet werden, dahin abzuändern, dass künftig statt viereinhalb pro Cent nur vier pro Cent ersparte Zinsen berechnet werden.

Demzufolge kündigen wir von den erwähnten Prioritäts-Obligationen:

erste Emission Serie A. B. C. D. d. d. Erfurt den 1. Januar 1848 und Serie III Abtheilung A. B. C. d. d. Erfurt den 31. März 1855, dritte Emission,

sämmtliche noch nicht behufs der Amortisation zurückgezahlte oder ausgelooste Stücke hiermit **zur Rückzahlung am 1. April 1863.**

Mit diesem Tage hört die bisherige Verzinsung der Obligationen jedenfalls auf.

Die Inhaber dieser Obligationen werden daher hiermit veranlasst, die letzteren **nebst den dazu gehörigen am 1. Juli 1863 und später fälligen Zinscoupons und Talons** vom 1. April 1863 ab entweder

bei unserer Hauptcasse hier, oder
in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, oder
in Leipzig bei der Leipziger Bank, oder
in Frankfurt a. M. bei Herrn A. Niederhoffheim

einzureichen und dagegen den Nominalbetrag der Obligationen, sowie die Rückzinsen für die Zeit vom 1. Januar 1863 bis 1. April 1863 mit 1 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf. pro Hundert Thaler Capitalwerth in Empfang zu nehmen.

Der Betrag etwa fehlender Coupons wird in Abzug gebracht.

Diejenigen Inhaber der oben erwähnten Prioritäts-Obligationen jedoch, welche deren Convertirung in vierprocentige annehmen, fordern wir hierdurch auf, ihre desfallsige Erklärung bis spätestens **den 20. October dieses Jahres** entweder

bei unserer Hauptcasse und } in Erfurt,
bei Herrn Adolph Stürke }
oder auch in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, oder
in Leipzig bei der Leipziger Bank, oder
in Weimar bei der Weimar'schen Bank, oder
in Gotha bei der Privatbank,

in duplo abzugeben. Mit dieser Erklärung sind gleichzeitig einreichen:

a) die in derselben zu verzeichnenden zu convertirenden Obligationen,
b) die dazu gehörigen am 1. Juli 1863 und später fällig werdenden Zinscoupons nebst Talons.

Es erhalten jedoch die Präsentanten bei den obenbemerkten Convertirungsstellen sofort (bei Anhäufung derselben in der Reihenfolge ihres Eingangs) zurück:

a) die Obligationen selbst, nachdem sie mit dem Convertirungsstempel versehen sind,
b) die Talons und zwar ebenfalls mit einem Stempel versehen, wodurch deren Inhaber ermächtigt wird eine neue Reihe vierprocentiger Zinscoupons, wovon der erste am 1. Juli 1863 fällig wird, nebst neuen Talons in Empfang zu nehmen und ausserdem **baar ausgezahlt:**

a) in Folge der Zinsreduction von 4½ auf 4 pCt. als

Zinsdifferenz für den Zeitraum vom 1. Januar bis 1. April 1863 . . . . . $^1/_8$ pCt.
b) als **Prämie** für Annahme der Convertirung . . . . . $^3/_8$ „
zusammen also $^1/_2$ pCt.

d. h. fünfzehn Silbergroschen pro hundert Thaler Nominalwerth.

Die Herausgabe der neuen vierprocentigen Couponsbogen nebst Talon an die Inhaber der abgestempelten Talons erfolgt gegen vorgängige Einreichung derselben vom 1. December cr. ab und zwar bis zum 31. Januar 1863 incl. bei sämmtlichen oben genannten Convertirungsstellen kostenfrei, vom 1. Februar 1863 ab nur noch bei unserer Hauptkasse in Erfurt.

Die erforderlichen Formulare sind bei den Convertirungsstellen in Empfang zu nehmen.

Erfurt, den 18. September 1862. **Die Direction.**

Bekanntmachung
an alle die Leipziger Messen besuchenden Verkäufer.

Um Verzögerungen und Weiterungen bei der Zuführung und Abnahme von Messgütern zu vermeiden, ersuchen wir

„die Frachtbriefe nur an zur Zeit der Ankunft der Güter hier anwesende oder hier domicilirte Empfänger zu stellen, so wie wegen sofortiger Zahlung der Fracht und Spesen Vorsorge zu treffen."

Güter, die während der Messperioden „Bahnhof restante" gestellt oder an solche Adressen gerichtet sind, welche die sofortige Abnahme gegen Zahlung der Fracht und Spesen nicht bewirken können oder wollen (z. B. an eigene Adressen auf Messstände, an Hausmänner etc. etc.), werden auf Kosten und Gefahr der Versender, resp. Adressaten, an ein hiesiges Speditionshaus oder an das städtische Lagerhaus abgegeben, da es während der Messe zur Aufbewahrung solcher Voraussendungen an Raum gebricht.

Leipzig, im August 1862.

Die Königl. Direction der Sächs. Westlichen Staatseisenbahn.
Das Directorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.
Die Direction der Thüringischen Eisenbahn.
Das Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn.
Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.

Königl. Sächsische Oestliche Staatseisenbahnen.
Lieferungen von Eisen etc. betreffend.

Die unterzeichnete Königl. Staatseisenbahn-Direction bedarf in nächster Zeit:

a) Walzeisen, flach:

275 Pfd.	$^3/_4$"	× $^1/_4$"
1400 „	$2^5/_8$"	× $^3/_8$"
875 „	$1^3/_4$"	× $^3/_8$"
250 „	$1^5/_8$"	× $^1/_8$"
6550 „	$2^3/_4$"	× $^5/_8$"
9400 „	2"	× $^5/_8$"
625 „	$2^1/_4$"	× $^7/_{16}$"
425 „	$1^7/_8$"	× $^1/_2$"
700 „	$2^1/_{16}$"	× $^1/_4$"
500 „	$2^1/_8$"	× $^3/_4$"
2775 „	$1^3/_8$"	× $^7/_{16}$"
2175 „	$2^7/_8$"	× $^1/_2$"
825 „	$1^9/_{16}$"	× $^1/_2$"
950 „	$2^1/_4$"	× $^3/_8$"
6525 „	$2^1/_2$"	× $^5/_8$"
2000 „	3"	× $^{11}/_{16}$"
3100 „	3"	× $^1/_4$"
3750 „	$2^1/_2$"	× $^3/_8$"
1150 „	2"	× $^1/_2$"
1925 „	$1^3/_4$"	× $^1/_2$"
300 „	2"	× $^3/_8$"
1800 „	$1^1/_2$"	× $^3/_8$"
675 „	$1^5/_8$"	× $^5/_8$"
2325 „	3"	× $^7/_{16}$"

51,275 Pfund.

b) Walzeisen, rund:

4300 Pfund	1"	
6175 „	$1^1/_8$"	
4000 „	$1^3/_8$"	
5900 „	$2^1/_4$"	
1200 „	$^{13}/_{16}$"	
200 „	$1^1/_{16}$"	
100 „	$^7/_8$"	
400 „	$1^{11}/_{16}$"	
525 „	$^3/_4$"	
2250 „	$^{11}/_{16}$"	
300 „	$^3/_8$"	
300 „	$1^1/_4$"	
200 „	$^{15}/_{16}$"	
750 „	$^5/_8$"	

26,600 Pfund.

c) Walzeisen, in Quadrat:

3850 Pfund	$^{11}/_{16}$"	
1150 „	$^7/_{16}$"	
1500 „	$^1/_2$"	

6500 Pfund.

d) Bandeisen:

325 Pfund	$1^1/_8$"	×	$^1/_8$"
1600 „	$1^5/_8$"	×	$^1/_8$"
500 „	1"	×	$^1/_{16}$"

2425 Pfund.

e) Schmiedeeisen, in Quadrat:

1425 Pfund $1^5/_8$"

f) Blech:

1000 Pfund	24"	×	72"	× $^1/_{32}$"
6000 „	30"	×	72"	× $^1/_8$"

7000 Pfund.

Die Lieferung dieses Eisens und Blechs soll vorbehältlich der Auswahl unter den Offerirenden an den Mindestfordernden vergeben werden. Dieses Eisen soll von zähester Beschaffenheit, von feinem Korn, weder roth noch kaltbrüchig, frei von Lang- und Querrissen sein. Jede Gattung wird vor ihrem Ankaufe durch geeignete Versuche (in Bezug auf den Besitz dieser Eigenschaften) geprüft werden.

Die unterzeichnete Königliche Direction fordert die Herren Fabrikanten, die diese Lieferung zu übernehmen wünschen, auf, ihre Preisofferten, nebst Angabe der möglichst kurzen Lieferzeit, bis spätestens zum 1. October ds. Js. versiegelt und mit der Bemerkung: „Eisenlieferung betreffend" versehen, bei unterzeichneter Königlicher Direction einzureichen.

Der Preis ist pro Zoll-Centner franco Dresden geliefert anzugeben.

Offerten, welche sich nicht auf sämmtliche obengenannte Gegenstände beziehen, sind nicht zulässig.

Die Offerten werden am 2. October geöffnet werden und es dürfen diejenigen Herren Fabrikanten, die bis zum 10. October ohne Bescheid geblieben sind, annehmen, dass sie keinen Auftrag erhalten haben.

Ferner bedarf die unterzeichnete Königl. Direction

100 Satz Räder und Achsen

(der Satz à 4 Räder mit 2 Achsen) nach Losh Construction. Von diesen sollen 10 Satz zu 100 Ctr., 90 Satz zu 50 Ctr. Belastung dienen, und es sind Zeichnungen davon auf Verlangen von der Maschinenverwaltung hierselbst zu erhalten. Tyres und Achsen dieser Räder sollen von festem Feinkorneisen, die Radgestelle von gesundem zähen Walz- und Gusseisen sein.

Die Offerten auf diese Räder sind mit den Worten „Räderlieferung betr." bezeichnet, versiegelt bis zum 10. October d. J. einzureichen.

Der Preis ist pro Zoll-Centner franco Dresden, die Lieferzeit so kurz wie möglich zu stellen. Die Offerten werden am 11. October geöffnet und es wollen sich die Herren Fabrikanten, die bis zum

20. October nicht mit Bescheid versehen sind, als nicht mit der Lieferung betraut betrachten.

Ferner bedarf die unterzeichnete Königliche Direction
450 Centner zähen festen Puddelstahl
zu Wagen-Tragfedern in Klingen von möglichst grosser Länge, 3" engl. Breite und 1/2" engl. Dicke.

Die Offerten hierfür sollen bis zum 1. October d. J., wie oben bestimmt, hier eingereicht und mit den Worten: „Stahllieferung betr." bezeichnet werden.

Der Preis ist pro Zoll-Centner franco Dresden, die Lieferzeit thunlichst kurz zu stellen. Proben sind der Offerte beizufügen.

Der Empfänger der Lieferung erhält allein und zwar bis zum 8. October d. J. Bescheid.

Endlich bedarf die unterzeichnete Königliche Direction
940 Ellen Wagendecken-Zwillich,
5000 Stück Gummi-Bufferringe von grauem vulkanisirtem Gummi, pro Stück ca. 25 Loth an Gewicht.

Die Preisofferten für beide Stoffe sind bis zum 1. October einzureichen; der Preis für den Zwillich pro Elle franco Dresden, für die Gummi-Ringe pro Zoll-Centner franco Dresden und die Lieferzeiten so kurz als thunlich zu stellen. Die Offerten sind mit den Worten „Zwillich-Lieferung (oder Gummi-Lieferung) betr." zu bezeichnen und werden am 2. October d. J. geöffnet werden.

Der Empfänger der Bestellung allein erhält bis zum 10. October d. J. Bescheid.

Die Anwesenheit der Herren Lieferanten bei Oeffnung der Offerten ist nicht erforderlich.

Dresden, am 15. September 1862.

Königliche Staatseisenbahn-Direction.
von Tschirschky.

II. Privat-Anzeigen.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 27. September.
do. **Bremen**, Capt. C. Meyer, am Sonnabend, den 11. October.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 25. October.
do. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 22. November.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 20. December.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren Julius Böheim, Generalagent, Reichsstr. No. 26. **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl**, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg**, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen
„ **Hull** „ Montag Morgen

Passage Preise: Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung.
Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl. Beköstigung.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Georg Voss & Co. in Deuben bei Dresden

empfehlen unter Garantie der Echtheit:

Echten Naxos Schmirgel in allen Sorten rein und gleichkörnig.
do. do. Spult von vorzüglicher Feinheit.
Schmirgelleinen & -Papier mit echtem Naxos dem Englischen mindestens gleich.
Glasleinen & -Papier mit reinem Glase und von grosser Haltbarkeit.
Putz- & Polir-Pulver höchst billig und auf alle Metalle anwendbar.

Ueber die Güte unsrer Fabrikate ertheilen die Mehrzahl der Herren Maschinenfabrikanten in Sachsen Auskunft. Proben und Preiscourante stehen auf Verlangen gern zu Dienst.

Bazi & Co. in Brackwede

— Cöln-Mindener Bahn —

empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten

Asphalt-Dachfilze

als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens. Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

von 2—18 Zoll Durchm.; kosten bei grösserer Dauerhaftigkeit 1/4—1/6 eiserner Röhren. Zu Wasser-, Malsche- und Jaucheleitungen etc., als: Siele und Abflüsse, Durchlässe bei Wegebauten und als Ersatz für Feldbrücken zu empfehlen.

Soeben wurde ausgegeben:

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Band XVII. (Jahrgang 1862) 4. Heft.

Inhalt: Berechnung der Fontaine zu Herrenhausen. Von Dr. Scheffler. — Entlastungschieber für Locomotiven. Von Lindner. Bericht: Sommeiller's Bohrmaschine. — Verbesserte Weichensignalscheiben. — Electrische Signale für hülfsbedürftige Eisenbahnzüge. — Ueber die Hemmung von Eisenbahnfahrzeugen auf den Bahnhöfen. — Lastzuglocomotiven der Grande Société des chemins de fer de Russie. — Schau's Kesselsteinapparat und Clauss's Versuch einer Speisevorrichtung für Locomotivkessel. — Rauchverzehrung nach dem Systeme Tenbrinck in Locomotiven. — Personenwagen für die neuen russischen Bahnen. — Eiserne Glockenhäuschen für electrische Läutesignale. — Schmiedeeiserne optische Telegraphen. — Betriebsdampfmaschine für die Werkstätten der Rhein-Lahn-Bahn in Limburg.

Wiesbaden, den 1. September 1862.

C. W. Kreidel's Verlag.

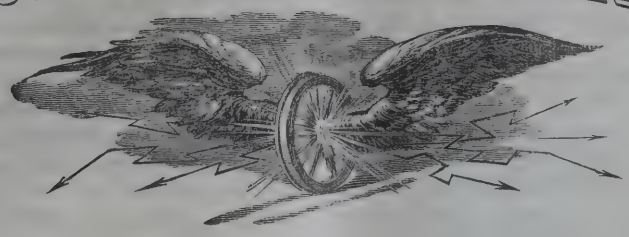
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 78.

Zeitung des Vereins

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 27. September 1862.

Inhalt: **Die projectirte Eisenbahn von Leipzig über Döbeln nach Freiberg (Sächsische Centralbahn).** — **Beiträge zum Americanischen Verkehrswesen.** — **Ueber das Anschliessen von Weichen und Beschreibung eines Weichen-Verschlusses.** — **Eisenbahn-Recht. Zu § 22 des Vereins-Güter-Reglements v. 1862.** — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Soest-Deutzer Eisenbahnproject. Bayerische Staatseisenbahnen, Nürnberg-Würzburg, Bauten. Bayerische Ostbahnen, Bayer. Grenze-Eger. Eisenbahn von Memmingen nach Kempten, Bevorstehende Eröffnung. Böhmische Westbahn, Linz-Budweis. b. Eisenbahn-Betrieb: Preussische Staats-Eisenbahnen, August-Einnahmen. Oberschlesische Eisenbahn, Generalversammlung. Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Militärbeförderung, Gütertarif. Cöln-Mindener Eisenbahn, Fahrzeiten. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter. Niederländ. Rhein-Eisenbahn, Winter-Fahrplan. Kaiserin Elisabeth-Bahn, Freigewicht und lagerzinsfreie Zeit. Galiz. Carl Ludwig-Bahn, Fahrordnung. Böhmische Westbahn, Verkehrs-Ausweis. Ausland: Franco-Suisse. Oronbahn, Frequenz. Englische Eisenbahnen, Eisenbahn-Unglück. Euphratbahn. Eisenbahnen in Buenos-Ayres. — Telegraphenwesen: Unterirdische Telegraphenleitungen zu Paris. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Oberschlesische Eisenbahn**, ermässigter Personengeld-Tarif. **Thüringische Eisenbahn**, Convertirung. **Königl. Bayer. Pfälz. Neustadt Dürkheimer Eisenbahnbahn**, General-Versammlung. **K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn**, Winter-Fahrplan. **Bergisch-Märkische Eisenbahn**, Submission. **Königl. Sächs. Oestliche Staatseisenbahnen**, Lieferungen von Eisen etc. betreffend. **Königl. Westfälische Eisenbahn**, Submission. **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn**, Submission. — **Fehlende etc. Güter.**

Die projectirte Eisenbahn von Leipzig über Döbeln nach Freiberg (Sächsische Centralbahn).

Schon seit etwa 5 Jahren wird von einem Comité, das seinen Sitz in Döbeln hat, eine Eisenbahn vorbereitet, welche Leipzig über Grimma, Leisnig und Döbeln mit Freiberg verbinden, mithin gerade die Mitte des Königreichs Sachsen durchschneiden und durch eine in der nächsten Zeit zu bildende Actien-Gesellschaft ins Leben gerufen werden soll.

Die projectirte Bahnlinie zerfällt in zwei Abtheilungen: Leipzig-Döbeln und Döbeln-Freiberg. Die Bahn von Leipzig nach Döbeln ist $8_{,54}$ Meilen lang (die bisherige Bahnverbindung beider Städte über Riesa misst fast 12 Meilen) und geht von Reudnitz bei Leipzig, wo der Bahnhof ausserhalb der Verbindungsbahn angelegt werden soll, über Stötteritz, Zweinaundorf, Holzhausen, Seiffertshain, Fuchshain, Naunhof, Gross-Steinberg (Bahnhof für die volkreichen Dörfer Grethen und Pomssen) nach Grimma. Von da wendet sie sich fast im rechten Winkel nach Süden und geht nach Gross- und Klein-Pardau (Station für die über $^3/_4$ Meile entfernte Stadt Lausigk), wendet sich nun wieder östlich und geht durch den Staatswald über Leisenau nach Kötteritzsch (Station für die $^1/_2$ Meile entfernte Stadt Colditz), wo sie die vereinigte Mulde überschreitet, die kurz vorher bei Sermuth aus der Vereinigung der Freiberger und Zwickauer Mulde entstanden ist. Sie läuft nun auf dem rechten Ufer der erstern hin über Erlln und Maaschwitz, überschreitet den Fluss vor Röda, geht später entweder bei Fischendorf, gegenüber der Stadt Leisnig, diese selbst nicht berührend, oder mit Berührung dieser Stadt bei Paudritzsch wieder auf das rechte Ufer der Mulde über und bleibt auf demselben, über Klosterbuch und Westerwitz laufend, bis oberhalb des Zusammenflusses der Mulde mit der Zschopau unterhalb Döbeln. Die Mulde wird nun bei Schweta nochmals überschritten und bald nachher über Masten, Keuern und Klein-Bauchlitz die Stadt Döbeln erreicht, wo die Bahn einen besondern Bahnhof erhält.

Die ganze Bahn von Leipzig bis Döbeln enthält 43,730 Ellen Bogen (ein Bogen bei Leipzig hat 300 Ellen Halbmesser als Minimum, ein anderer 400 Ellen, 5 Bogen 500 Ellen.) Horizontal sind 34,495 Ellen, steigend 61,370 Ellen, fallend 16,935 Ellen, und zwar steigt die Bahn bis Leisenau auf 61,600 Ellen um $116_{,6}$ Ellen, fällt dann bis zur Vereinigung der beiden Mulden auf 10,300 Ellen um 84 Ellen und steigt wieder bis Döbeln auf 40,900 Ellen um 77 Ellen. Die steilste Steigung beträgt 1:90 auf 3225 Ellen.

Von Döbeln bis Freiberg steht die Linie noch nicht fest. Die Wahl derselben hängt nämlich davon ab, ob eine Bahn von Freiberg über Hainichen nach Chemnitz gebaut wird oder nicht. Im ersten Falle wird sich die Bahn bei Cunnersdorf unweit Hainichen an die Freiberg-Chemnitzer Bahn anschliessen und nur eine Länge von 41,900 Ellen oder $3_{,16}$ Meilen erhalten, während die directe Linie Döbeln-Freiberg 70,880 Ellen oder $5_{,35}$ Meilen lang werden würde.

Beide Linien haben die etwa $2^1/_3$ Meilen lange Strecke durch das Striegisthal über Mahlitsch, Niederstriegis (Station für Rosswein), Niedergruna und Böhrigen bis zur Berbersdorfer Mühle, wo die grosse und kleine Striegis sich vereinigen, gemeinschaftlich. Von da sind noch 11,500 Ellen bis Cunnersdorf, wo die indirecte Bahn endigt, während die directe Bahn noch 40,480 Ellen oder 3 Meilen weiter über Pappendorf (Station für Hainichen), von da entweder über Gossberg, Seifersdorf, Langhennersdorf und Kleinwaltersdorf oder über Bräunsdorf, Wegefahrt und Kleinschirma laufen und in Pappendorf, Riechberg und Bräunsdorf Stationen erhalten würde.

Die Linie Döbeln-Hainichen, in der Hauptsache eine Thalbahn, enthält 21,234 Ellen oder mehr als 50 Procent Bogen (worunter 6 von 300, einer von 350 und 15 von 400 Ellen Radius) und steigt bis zum Trennungspuncte um 124, bis Cunnersdorf um 273 Ellen. Die grösste Steigung 1:57 kommt am Ende der Bahn auf 5084 Ellen vor. Horizontal sind nur 3500, fallend nur 400 Ellen. Sie enthält 2 Brücken über die Mulde, 4 über die grosse, 11 über die kleine Striegis, 5 über den Pohlbach.

Die Linie Döbeln-Freiberg steigt von Döbeln aus um 420 Ellen, vom Trennungspuncte an um 297 Ellen, im Maximum mit 1:53 auf 7685 Ellen und überschreitet die Mulde 2 mal, die grosse Striegis 33 mal. Vom Trennungspuncte an kommen 10 Bogen von 300 und 9 von 400 Ellen Halbmesser vor.

Die Kosten sind für Leipzig-Döbeln auf 3,932,200 Thlr (incl. 12 Locomotiven, 50 Personen- und 356 Lastwagen), für

Döbeln-Hainichen auf 1,582,200 Thlr., für Döbeln-Freiberg auf 2,454,300 Thlr. (incl. 8 Locomotiven, 14 Personen- und 156 Lastwagen), also für die directe Bahn Leipzig-Freiberg auf 6,386,500 Thlr. veranschlagt.

Die Linie von Döbeln im Muldenthale über Rosswein, Nossen und Siebenlehn nach Freiberg ist, wie es scheint, gar nicht genauer untersucht worden. Bei mindestens gleicher, wahrscheinlich aber weit grösserer Kostspieligkeit und Länge würde sie aller Wahrscheinlichkeit nach eine weit geringere Frequenz in Aussicht stellen. Die früher projectirte Bahn von Döbeln über Meissen nach Dresden ist neuerdings jedenfalls darum mehr in den Hintergrund getreten, weil Meissen bereits eine Eisenbahn- und ausserdem eine Dampfschiffverbindung mit Dresden besitzt.

In Betreff der muthmasslichen Rentabilität der im Obigen besprochenen Bahn ist im Allgemeinen zu erwähnen, dass dieselbe die fruchtbarsten und wohlhabendsten Gegenden des Landes durchschneiden und den Verkehr der industriereichen Orte Grimma, Leisnig, Döbeln, Rosswein, Böhrigen (eines der grössten Fabrik-Etablissements in Sachsen) und Hainichen in fast unmittelbarer Nähe in sich aufnehmen würde. Ausserdem würde ihr noch der Verkehr mehrerer entfernteren Städte, wie Lausigk, Colditz, Rochlitz, Hartha, Geringswalde, Waldheim, Mittweida nach Leipzig, Freiberg und Dresden ganz oder zum grössten Theile zufliessen und das reizende, aber noch gar nicht hinreichend bekannte Muldenthal, durch welches die Bahn zum grossen Theile geführt werden soll, würde ihr in der schönen Jahreszeit ohne Zweifel eine grosse Menge Vergnügungsreisende zuführen. Vorläufig ist die Brutto-Einnahme der ganzen Bahn, je nachdem die Güterfracht pr. Meile und Centner zu 4 oder 3 Pf. angenommen würde, resp. zu 566,033 und 487,600 Thlr.; die reine Einnahme resp. zu 255,244 und 176,811 Thlr. berechnet, was eine Verzinsung des Capitals von resp. 4 und $2_{,8}$ Procent geben würde, aber bestimmt viel zu niedrig gegriffen ist. Ausser der bereits zur Ausführung bestimmten Voigtländischen und der ohne Zweifel bald an die Reihe kommenden Freiberg-Chemnitzer Bahn hat wohl keine der vielen in Sachsen projectirten Bahnen eine grössere Frequenz zu erwarten.*

Beiträge zum Americanischen Verkehrswesen.

Dritter Beitrag.

In Ansehung der Errichtung und des Betriebes der Telegraphen bestehen ähnliche Grundsätze, wie bei den Eisenbahnen. Die meisten Bahnen haben ihre eigenen Telegraphen. Staatsgrenzen giebt es weder für Eisenbahnen, noch Telegraphen. Die in einem Staate incorporirte Gesellschaft gilt in allen Staaten als juristische Person; nur um den Vortheil der Expropriationsgesetze zu geniessen, haben sie sich auch an andere Staaten zu wenden. Es giebt kleinere Compagnien und grössere Combinationen; in neuerer Zeit bemühen sich mehrere Compagnien, möglichst alle Telegraphen anzukaufen.

Der Tarif wird unabhängig von der Staatsverwaltung aufgestellt. Bei der Gebühr werden weder Adresse noch Unterschrift berechnet. Eine Depesche von 10 Worten ist eine einfache.

Die Americanischen Zeitungen liefern verhältnissmässig weit mehr telegraphische Nachrichten, als die Deutschen; sie sind in jeder Stadt associirt und beziehen ihre Depeschen gemeinschaftlich, deshalb auch billiger als in Deutschland. Als vor etwa $1^1/_2$ Jahren eine östliche Telegraphenlinie, welche namentlich Europäische Nachrichten (von Halifax) lieferte und der Marktberichte von Liverpool wegen besonders wichtig war, übermüthig wurde, drohte die „vereinigte Presse", sich selbst einen Telegraphen zu bauen, und zwang jene zum Abschluss eines billigeren Vertrages, namentlich zur Herabsetzung des Tarifs.

Wenn auch der internationale telegraphische Verkehr noch fehlt, so drängt doch das Bedürfniss dazu und er wird bald hergestellt werden.

Das Americanische Canalwesen, obwohl Sache der Einzelstaaten, ist verhältnissmässig stark entwickelt. Im Hinblick auf kriegerische Eventualitäten und zum Zweck der möglichst schnellen Heranziehung der nöthigen Vertheidigungsmittel, namentlich der Kriegsflotte, behandelt man aber das Canalwesen neuerlich als eine nationale Angelegenheit. Schon jetzt ist der Mississippi mit den grossen Seen und diese mit dem Ocean durch Canäle verbunden. Man will dieselben nun — mit einem Aufwande von 7—8 Millionen Dollars — so erweitern, dass Canalboote von der Grösse der See-Monitore die ganze Strecke passiren können.

Zum Schluss gedenken wir noch mit wenigen Worten der Americanischen Staatspost.

An deren Spitze steht der General-Postmeister in Washington, als solcher Mitglied des Cabinets (Minister). Er hat eine Anzahl von „Assistant P.M. Generals", welche den einzelnen Verwaltungsbureaux vorstehen. Sämmtliche Postmeister werden vom General-Postmeister im Namen des Präsidenten auf unbestimmte Zeit angestellt und deren Ernennung ist bei der nächsten Congresssitzung dem Senate zur Bestätigung oder Verwerfung vorzulegen. Meistens ist die Ernennung zum Postmeister Belohnung für geleistete politische Parteidienste, ohne Rücksicht auf Befähigung und postalische Kenntnisse, welche bei der Einfachheit des Dienstes, namentlich an kleineren Orten, auch kaum nöthig sind. Eine dienstliche Unterordnung der Postämter unter einander giebt es nicht; sie führen alle ihre Rechnungen mit Washington und werden von dort, theilweise durch reisende Agenten, controlirt. In den Vereinigten Staaten zählte man im Juni 1861 überhaupt 28,586 Postämter. Die beiden Häuser des Congresses, wie die der Legislaturen der Einzelstaaten haben ihre besonderen Postämter während der Sitzungen, so auch während des jetzigen Kriegs die meisten Lager und Corps. Die Mitglieder des Congresses haben sich selbst Portofreiheit decretirt; sie benutzen solche zur Versendung ihrer — auf Bundeskosten gedruckten — Reden und anderer öffentlichen Documente an ihre Constituenten. Auch der Präsident geniesst Portofreiheit — er erhält von ämtersuchenden „Patrioten" Briefe malterweise. In diesem Portofreithums-Missbrauche erblickt man einen Hauptgrund dafür, dass sich die Post nicht selbst alimentirt. Vor etwa 10 Jahren lieferte sie Ueberschüsse, und es wurde damals das Porto um etwa 40 Procent heruntergesetzt. In Folge davon nahm zwar der Verkehr zu, aber doch nicht in dem Verhältnisse wie in Europa nach solchen Taxermässigungen — denn das Americanische Porto war schon niedrig und man beachtet dort kaum so kleine Ausgaben wie 3 oder 5 Cents für einen Brief. Dazu kam noch der weitere Umstand, dass zu gleicher Zeit viele neue Postcourse und Postämter eingerichtet wurden, die dünne Bevölkerung auf dem Lande aber die entstehenden Kosten nicht ausgleichen konnte.

In grösseren Städten befinden sich an geeigneten Plätzen Briefkasten, von der Post oder von Privatspeculation angelegt, behufs Transports der Briefe zum Postgebäude. Briefträger zum Ueberbringen der Briefe und Zeitungen an die Adressaten giebt es in grösseren Städten, in mittleren unterhält solche der Postmeister auf Privatspeculation. Ausserdem unterhält die Post sog. „boxes" (Gefache) für die Correspondenten, in grossen Städten bis zu vielen Tausenden, z. B. in St. Louis 10,000, welche freilich noch nicht alle benutzt sind. Es sind diese Gefache auf der dem Publicum zugängigen Seite mit Glas geschlossen, worauf die betreffende Nummer des Gefachhalters steht. Sieht letzterer bei seinen Besuchen auf der Post — man pflegt sich die Briefe selbst abzuholen und daselbst mit Bekannten zusammenzutreffen — in der box Etwas liegen, so meldet er sich am Schalter und nimmt es in Empfang. Nicht abgeholte oder unbestellbare Briefe werden in derjenigen Zeitung, welche nach eidlicher Aussage die stärkste Verbreitung am Postorte hat, ein- oder mehrmals in der Woche nach der Adresse ausgeschrieben, wofür Adressat 1 Cent zu entrichten hat. Das Halten eines box kostet jährlich 4 Doll. Miethe. Unbestellbare Briefe gehen nach Washington an die „Dead letter office", wo sie eröffnet und an den ermittelten Absender ohne Porto

* Anm. der Red. Uns scheint die in Aussicht gestellte grosse Frequenz (namentlich für die Linie Döbeln-Freiberg nach den eigenen Angaben des Herrn Berichterstatters) problematischer Natur, wie wir denn auch bei der Kostspieligkeit der Linie Döbeln-Freiberg an einem baldigen Zustandekommen des fraglichen Projects einigermassen zweifeln.

Weichen-Verschluss.

Fig. 3

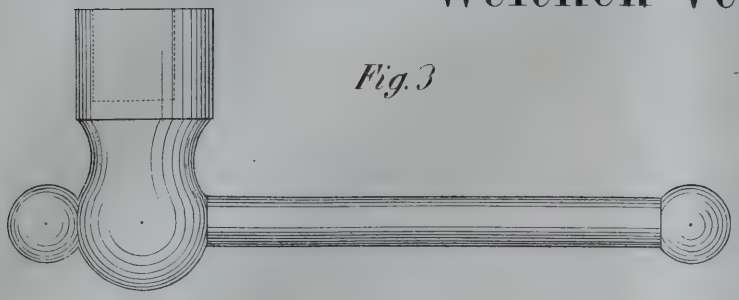


Fig. 1

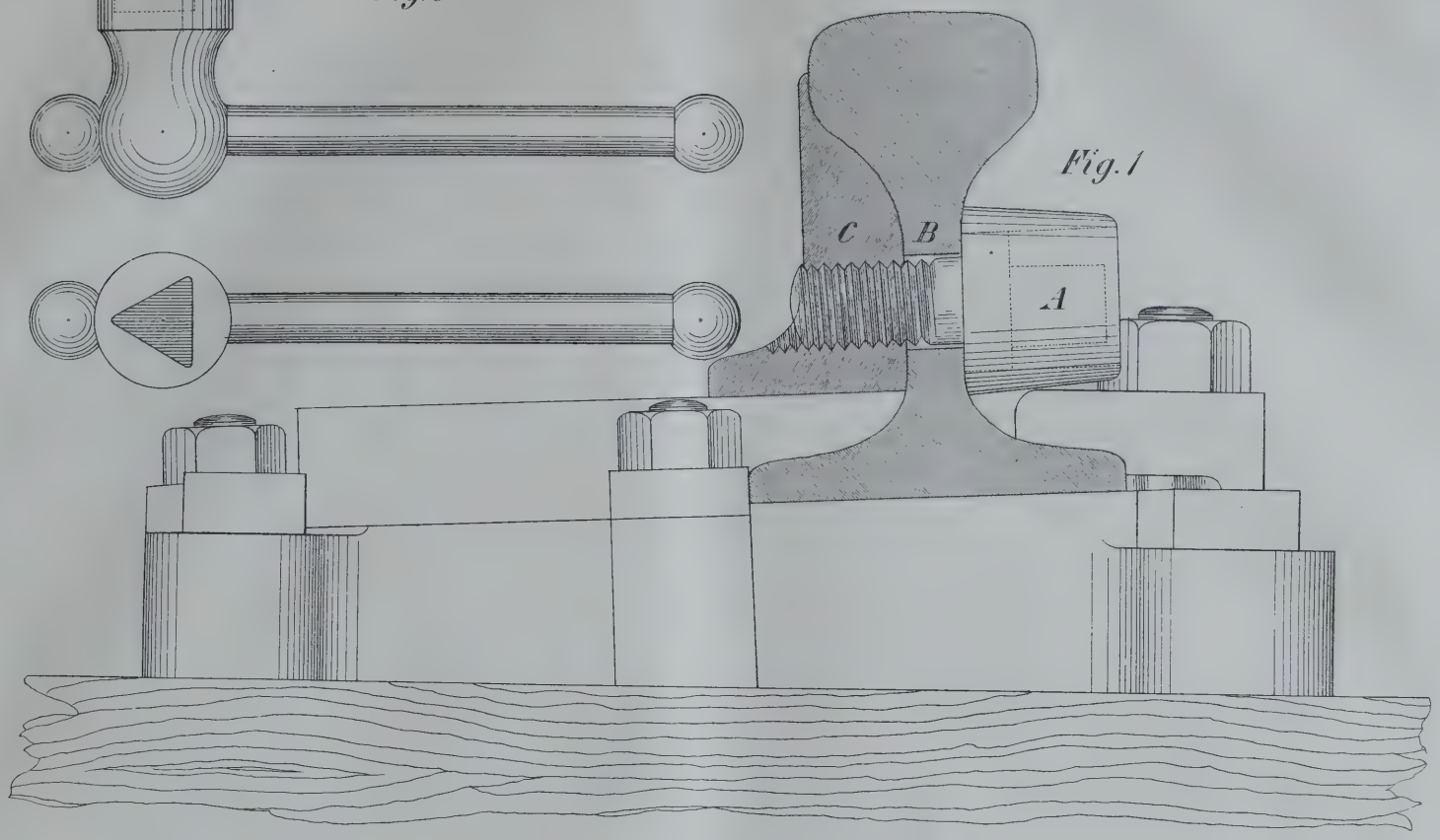
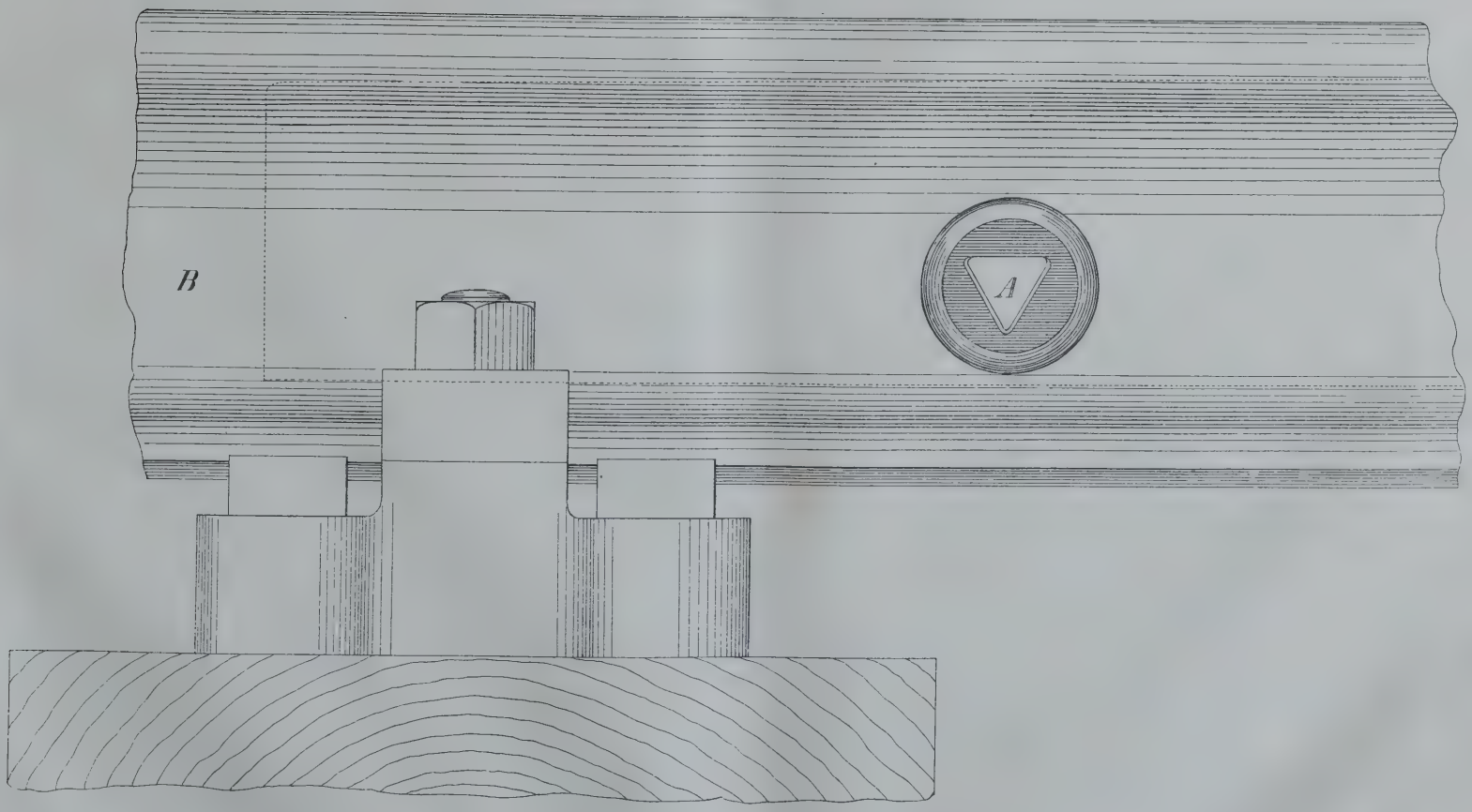


Fig. 2



gegen Schein zurückgeliefert, resp. vernichtet werden, wenn der Absender unermittelt bleibt.

Posthaltereien giebt es nicht. Die Postverwaltung schliesst Contracte mit Eisenbahnen und Privaten für den Transport der Post von Postort zu Postort und bestimmt dabei, ob die Beförderung zu Wagen, Pferd, Boot oder sonst wie geschehen soll. Der Unternehmer vereinigt dann damit häufig auf seine eigene Rechnung den Transport von Personen und Gütern — die Americanische Staatspost befördert keine Personen und Güter; die ihr anvertrauten Packete unterliegen der Brieftaxe.

Der Gehalt der Postmeister besteht in kleinen Orten in der Hälfte der Einnahme, wenn solche 200 Dollars nicht übersteigt, und in der Portofreiheit für Privatcorrespondenz — hier ist die Post meistens Nebengeschäft und gesucht, weil sie Kunden für das Hauptgeschäft zuführt. In grösseren Städten besteht der Gehalt in geringeren Procenten, in grossen Städten ist er auf 600 Dollars fixirt. Wo nöthig, werden dem Postmeister „Clerks" (Commis, Gehilfen) vom Departement bewilligt und mit 500 bis 2000 Doll. salarirt. Diese, sowie die niederen Diener stellt der Postmeister an.

Die Americanische Staatspost befasst sich nicht mit dem Zeitungs-Abonnement und dem Bestellen der Blätter. Deshalb werden die grossen täglichen Zeitungen meist nur in der betreffenden Stadt gehalten und in Masse durch die Expressanstalten an Agenten in die benachbarten Städte geschickt. Die Postmeister auf dem Lande sind regelmässig nebenbei auch Zeitungs-Agenten. Letztere verkaufen dann die erhaltenen Blätter mit einem Aufschlag für Fracht und Trägerlohn. Die grossen Zeitungen in New-York, welche in riesigen Auflagen erscheinen, z. B. die „Tribune" in etwa 500,000 Exemplaren, haben für ihr Tagesblatt — mit Ausnahme einiger an sehr entfernten Plätzen — gar keine Abonnenten in unserem Sinne. Vielmehr sind Tausende von Menschen, meistens Knaben bis zu sechs Jahren herab, damit beschäftigt, die Zeitungen früh Morgens 5 Uhr von der Expedition abzuholen und sie dann in den Strassen, auf Eisenbahnen, Schiffen, Dampfbooten, Omnibussen, kurz überall zu verkaufen und an die regelmässigen Abnehmer zu überbringen. Der Transport in weitere Entfernungen pflegt seit etwa einem Jahre durch die Eisenbahn vermittelt zu werden. Sobald nämlich die ersten Exemplare die Presse in New-York verlassen haben, geht ein Extrazug dafür nach dem etwa 150 Engl. Meilen entfernten Albany ab, um den Anschluss an den westlich gehenden Frühzug rechtzeitig zu erreichen. Durch diese zwar kostspielige Einrichtung treffen die New-Yorker Zeitungen von demselben Morgen überall im ganzen Staate New-York so früh ein, als meistens die Localblätter erscheinen, und überwinden solchergestalt die Concurrenz der letzteren.

Ein wöchentlich erscheinendes Blatt — die Zeitungen in grösseren Städten geben neben den Tagesblättern auch wohl ein Wochenblatt, in New-York und San Francisco auch eine Ausgabe für Europa und Californien heraus, in welches der Hauptinhalt der täglichen Blätter bis zum Abgangstage des Dampfers zusammengestellt ist; die Zeitungen im Innern des Landes erscheinen meistens wöchentlich — also ein solches Wochenblatt, so gross wie eine Tischdecke oder ein Vorhang, kostet bei vierteljähriger Vorausbezahlung von Seiten des Empfängers oder Abonnenten in dem Staate, wo es erscheint, jährlich an Porto 13 Cents, in allen anderen Staaten 26 Cents — alles Porto versteht sich von Postamt zu Postamt. Solche Zeitungen gehen nicht unter Kreuzband, sondern in einem Umschlage, der das ganze gefaltete Blatt bedeckt, aber an beiden Seiten offen ist, zum Nachsehen und bequemen Herausnehmen. Gehen viele Blätter nach einem und demselben Postamte, so adressirt man wohl die einzelnen auf dem Blatte und dirigirt sie zusammengepackt an das Postamt.

Alle öffentlichen Verkehrsanstalten, Eisenbahnen, Posten, Telegraphen sind den Sonntagsgesetzen unterworfen und stellen daher an Sonn- und Festtagen ihre Thätigkeit ganz ein. W.

Nachträglich wollen wir zu dem Zweiten Beitrage über Americ. Verkehrswesen S. 733 noch bemerken, dass uns die Angabe über die Geschwindigkeit der Americanischen Bahnen viel zu hoch erscheint. Nach der Aussage Sachverständiger fährt keine Bahn der Welt 86 Engl. Meilen in der Stunde, am wenigsten eine Americanische. Die Red.

Ueber das Anschliessen von Weichen und Beschreibung eines Weichen-Verschlusses.

Wenn auch nicht auf allen, so werden sich doch auf den meisten Eisenbahnen Weichen vorfinden, deren Stellung oft während mehrerer Tage nicht gewechselt zu werden braucht, während der Nächte dies aber niemals erforderlich ist.

Nichtsdestoweniger werden dieselben — wenn auch nur im geraden Gleise — oft genug von Maschinen und ganzen Zügen durchfahren und ist es deshalb erforderlich, dergleichen Weichen entweder durch einen Wärter bedienen zu lassen, oder deren Stellung durch einen Verschluss zu fixiren, zumal, wenn die Bewegung der Fahrzeuge nicht immer aus der Weiche, also in der Richtung von dem Herzstück nach den Zungen, sondern ebensowohl gegen die Spitzen der Zungen stattfindet.

Die Stellung solcher Weichen durch einen Verschluss zu fixiren, ist nun offenbar viel billiger, als dieselben durch einen Wärter überwachen zu lassen, und, wenn der Verschluss gut, bisweilen sogar auch sicherer, wenigstens ist es Thatsache, dass Maschinen und Züge beim Einlaufen in Weichen entgleisten, obwohl die dieselben bedienenden Wärter den Weichenhebel in der Hand hielten, wozu der Grund demnächst entweder darin gefunden wurde, dass sich zwischen Zunge und Anschlagschiene ein das feste Anlegen der erstern an letztere verhindernder Körper gesetzt hatte, oder in der zu geringen seitlichem Stabilität der Zungen, in Folge deren dieselben in der Mitte ihrer Länge so durchgebogen wurden, dass sich die Spitzen derselben von der Anschlagschiene entfernten und so das Aufsetzen der Räder veranlassten.

Die mir bis jetzt bekannt gewordenen Weichen-Verschlüsse, dürften indess noch Manches zu wünschen übrig lassen, weil, da sie sich ausschliesslich an den Weichenböcken angebracht vorfinden, der in den Charniren der Zugstangen in der Regel befindliche todte Gang durch dieselben nicht beseitigt wird und daher die Anlage der Zungen, wenn auch eine genügende, doch keine vollkommene ist.

Durch Anwendung des durch Fig. I der anliegenden Zeichnung* im Durchschnitt und durch Fig. II in der Seiten-Ansicht dargestellten, von mir construirten Weichen-Verschlusses, werden diese Mängel beseitigt, und die Anlage der Zungen an den Anschlagschienen eine solche, dass dieselbe kaum noch Etwas zu wünschen übrig lassen dürfte.

Wie aus der Zeichnung zu ersehen, besteht der ganze Verschluss in einer einzigen Schraube A, die, indem sie durch die Anschlagschiene B hindurchtritt, etwa 9 Zoll von der Spitze der Weichenzunge C, in dieser ihre Mutter findet, wodurch es möglich wird, die Zunge scharf an die Anschlagschiene anzuziehen. Um durch etwaige mögliche Bewegungen der Zunge in der Verticalen während dem Passiren der Weiche ein Abbrechen der Schraube zu verhüten, ist derselben in der Anschlagschiene der erforderliche Spielraum durch die $^1/_8$ Zoll grössere Bohrung des Loches, als ihr Durchmesser beträgt, gegeben worden.

Durch die dem Kopfe der Schraube gegebene Construction, bietet der Verschluss in Bezug auf das unbefugte Lösen desselben eine mindestens ebenso grosse Sicherheit, als an den mir bis jetzt bekannten Verschlüssen die zur Anwendung gebrachten Schlösser, insofern dasselbe nur mittelst des dazu gefertigten und durch Fig. III dargestellten Schlüssels zu ermöglichen ist; dabei ist derselbe unstreitig ausserordentlich einfach und namentlich viel einfacher, als alle übrigen mir bekannten Verschlüsse und in Folge dessen auch erheblich billiger.

Auf der Oberschlesischen und Posen-Breslauer Eisenbahn findet sich derselbe bis jetzt an 25 Weichen angebracht vor, und bewährt sich daselbst vollkommen.

Breslau im September 1862. Grimmer,
Kgl. Eisenbahn-Maschinenmeister.

* Die zugehörigen Zeichnungen können leider erst mit einer der nächsten Nummern verschickt werden. Die Red.

Eisenbahn-Recht.

Zu § 22 No. 2 und 3 des Reglements für den Vereins-Güterverkehr vom 1. März 1862.

Ueber die Anwendung der in der Ueberschrift angezogenen Bestimmungen des Vereins-Reglements scheint bei den verschiedenen Verwaltungen eine verschiedene Ansicht und Praxis zu herrschen, die bei der Wichtigkeit des Gegenstandes zur Sprache zu bringen, wohl am Platze sein dürfte.

An der gedachten Stelle des Reglements ist bekanntlich bestimmt, dass zum Zwecke der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 20 Thlr. pro Ctr. angenommen wird, „insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf dem Frachtbriefe an der dazu bestimmten Stelle declarirt ist“ und weiter, dass im Falle einer „höheren Werthdeclaration“ die dem Versender gegen Entrichtung einer im Tarife zu bestimmenden besonderen Vergütung freisteht, die declarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung bildet. Hierauf bezieht sich die Rubrik des Frachtbriefsformulars „die declarirte Werthsumme (§ 23 No. 2 und 3 des V. R.) beträgt:“

Die Einen finden nun in jeder Werthsangabe auf dem Frachtbriefe eine Declaration über den Normalsatz von 20 Thlr. hinaus, betrachten diesen Betrag als Versicherungswerth und berechnen dafür die Prämie, während die Andern nur im Fall einer den Normalsatz übersteigenden Werthangabe und unter Abzug dieses Satzes, eine besondere Versicherung annehmen und eine Vergütigung dafür in Ansatz bringen. Beispielsweise: in einem Frachtbriefe über 100 Ctr. Gewicht findet sich in der Rubrik unter Werthdeclaration die Angabe: 1000 Thlr.

Nach der ersteren Ansicht nimmt man den Werth dieser 100 Ctr. zu 3000 Thlr. an und berechnet den Frachtzuschlag für 1000 Thlr., nach der letzteren Ansicht wird es als eine einfache Werthangabe betrachtet, für die, als den Normalsatz von 20 Thlr. nicht erreichend, eine Vergütigung nicht gefordert wird. Der wesentliche und practisch wichtige Unterschied dieser Auffassung leuchtet ein; im ersteren Falle Werthdeclaration von 3000 Thlr., mit Zuschlag, im letzteren Declaration von 1000 Thlr., ohne Zuschlag.

Es fragt sich, wofür man sich nach grammatischer und logischer Interpretation der Reglementsbestimmungen entscheiden muss. Diejenigen, welche die erstere Ansicht verfolgen, deduciren folgendermassen: Nach den Reglementsbestimmungen, die jeder Versender kennen soll und denen er unterworfen ist, ergebe sich, dass jedes Gut bis zum Betrage von 20 Thlr. pro Ctr. garantirt gilt; es bedürfe demnach einer besonderen Declaration innerhalb dieses Betrags nicht. Erfolgt eine Werthsangabe, so könne sie, ohne Rücksicht auf ihre Höhe, nur den Zweck haben, den Werth des Guts über jenen Normalsatz anzugeben, d. h. als besondere Werthsdeclaration zu dienen; denn bis zum Normalsatz sei sie überflüssig und verstehe sich von selbst.

Diese Deduction dürfte jedoch weder den Worten noch dem Sinn des Reglements, noch auch der Absicht der Versender entsprechen. Die Bestimmung eines Normalsatzes hat überhaupt nur den Zweck, nach Anleitung des Art. 427 No. 1 des A. d. H. B. die Entschädigungspflicht der Eisenbahn im Zweifel, „insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich im Frachtbrief declarirt ist,“ zu bestimmen. Sie schliessen demnach nicht jede Werthsangabe unter 20 Thlr. pro Ctr. aus, besagen keineswegs, dass jede Declaration als eine höhere Werthdeclaration aufzufassen ist, sondern schreiben nur vor, dass ein höherer Werth als 20 Thlr. ausdrücklich declarirt sein muss, um auf höhere Entschädigung Anspruch machen zu können. Richtig ist es allerdings, dass die Versender bei Gütern, deren Werth pro Ctr. 20 Thlr. nicht übersteigt, eine Declaration nicht nöthig haben würden; allein aus dem Reglement ergiebt sich durchaus nicht als vollkommen klar und unzweifelhaft, dass bei Gütern mit höherem Werth es nur nothwendig ist, den Betrag darüber hinaus zu declariren, indem bis dahin die Haftung der Eisenbahn sich von selbst verstehe. Im Wesen jeder Werthsdeclaration liegt vielmehr, dass der Declarirende den wirklichen Werth der Sache, ohne vorheriges Subtractions-Exempel und ohne Suppositionen angiebt, wie ja auch die Bemerkung auf dem Frachtbrief „die declarirte Werthssumme“ darauf hinweist, dass der Werth überhaupt declarirt werden soll. Das Publicum wird sicher bei seinen Werthsdeclarationen nur den Zweck im Auge haben, den von ihm angenommenen Werth des Guts anzugeben, und sich auf künstliche Schlussfolgerung nicht einlassen, zumal die Worte des Reglements, dass die höhere Declaration eine „ausdrückliche“ sein soll, darauf hinweisen, dass dieselbe aus der Angabe selbst sich ergeben, in Worten wirklich ausgedrückt sein soll.

Wird vom Versender der Werth innerhalb des Normalsatzes declarirt, so ist dies, wie gedacht, an sich überflüssig, allein sehr nahe liegt es, anzunehmen, dass damit überhaupt nur der Werth des Guts angegeben und die Höhe des etwaigen zukünftigen Schaden-Anspruchs bestimmt werden soll. In dieser Beziehung giebt auch der angezogene Art. 427 No. 1 Anhalt, insofern darin die Vereinbarung als zulässig bezeichnet wird, dass der nach Art. 396 der Schadenberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbriefe, Ladescheine oder im Gepäckscheine als Werth des Guts angegebenen Betrag nicht übersteigen soll, eine Bestimmung, die allerdings im Reglement nicht aufgenommen ist, auf die sich aber die Eisenbahn in einem Schadenfall zum Mindesten insoweit beziehen kann, dass der Versender den Werth des Guts selbst nicht höher angegeben habe. Insofern erscheint also auch diese Werthsdeclaration nicht als ganz irrelevant.

Die Auffassung, wornach jede Declaration als eine über den Normalsatz hinausgehende angenommen wird, ist allerdings die den Eisenbahnen wegen der Erhebung des Frachtzuschlags die günstigere, zumal da nicht die declarirte Werthsumme, sondern nur der wirklich nachgewiesene Schaden vorkommenden Falls vergütet wird; allein sie erscheint als eine so künstliche, dass das Publicum sie schwerlich bei seinen Declarationen im Auge hat und dass sie auch bei den rechtsprechenden Behörden kaum Berücksichtigung erwarten kann.

Vorstehendes macht auf Entscheidung der Frage keinen Anspruch, sondern hat nur den Zweck, zu einer Besprechung und Klärung anzuregen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Dortmund-Langendreer. (Bevorstehende Eröffnung). Die Eröffnung der Bahnstrecke Dortmund-Langendreer wird am 1. October stattfinden.

Soest-Deutzer Eisenbahnproject. Nach dem Hager Kreisblatt ist Seitens des Handelsministers die Concession in Aussicht gestellt worden, sobald die vorbereitenden Pläne und Kosten-Anschläge von einem Königlichen Baumeister revidirt worden sind. Da auf der Strecke Hückeswagen-Deutz noch einige weitere Ermittelungen vorzunehmen sein werden, indem es im Plane liegt, die Bahn nicht über Bergisch-Gladbach, sondern durch das Dhünthal zu führen, so dürfte über die Concessions-Ertheilung noch einige Zeit hingehen, auch soll dem Comité ein Termin bis zum 1. August k. J. gestellt sein. Im Ganzen sind ungefähr 1,800,000 Thlr. in Actien gezeichnet worden, so dass der provisorische Verwaltungsrath nur für 200,000 Thlr. noch zu sorgen hat, die ohne Zweifel noch in den betheiligten Kreisen, vor Allem durch die grösseren Industriellen, aufzubringen sein werden.

Bayerische Staatsbahnen. Nürnberg-Würzburg. (Bauten). Nürnberg, 23. Septbr. Längs der ganzen Linie der neuen Frankenbahn (Nürnberg-Würzburg) wird schon eifrigst gearbeitet, der Bahnkörper einzelner Strecken nimmt mehr und mehr Gestalt an, und ist zu den Ueberbrückungen und Hochbauten viel Material angefahren. Der Betrieb der Bahn von hier nach Fürth beginnt schon heuer am 1. October, und entsteht damit der Königlich privilegirten Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth eine Concurrenz. Da das Privilegium der letzteren zur Vermittlung des Verkehrs zwischen beiden Städten mit dem 19. Februar 1864 erlischt, so fanden Unterhandlungen wegen Ordnung dieser Angelegenheit statt, und sind diese sicherem Vernehmen nach dahin abgeschlossen worden, dass das Privilegium der Ludwigs-Eisenbahn bezüglich der ausschliesslichen Vermittlung des Verkehrs zwischen beiden Städten erlischt; die Gesellschaft erhält dafür die sämmtlichen Staatsbetriebs-Gebäude im Fürther Bahnhofe, welche der Verkehr von da zur Kreuzung im Anschluss an die Staatsbahn erforderte, unentgeltlich, und die Schienengleise, sowie die Drehscheiben als ärarialisches Eigenthum um 3000 fl. (Bayer. Ztg.)

Bayerische Ostbahnen. Bayerische Grenze-Eger. (Beginn des Baues). München, 18. Septbr. Zwischen Vertretern der Oesterr. Staatsregierung und der Bayer. Ostbahngesellschaft sind die Unterhandlungen wegen des Anschlusses der Ostbahn bei Eger zu Ende gebracht und von den beiderseitigen Ministerien genehmigt. Danach wird die Strecke von der Bayerischen Grenze bis zur Stadt Eger von der Ostbahngesellschaft gebaut und betrieben, auch sofort in Angriff genommen und mit den übrigen bereits im Bau begriffenen Oberpfälzischen Strecken vollendet werden.

Eisenbahn von Memmingen nach Kempten. (Bevorstehende Eröffnung). Kempten, 22. Septbr. Die Eisenbahn von Memmingen nach Kempten wird am 1. Mai künftigen Jahres eröffnet werden. Die Eröffnung der Bahnstrecke Memmingen-Ulm ist auf den 12. nächsten Monats in Aussicht gestellt. (Kempt. Z.)

Böhmische Westbahn. Linz-Budweis. Auf die Anträge der Linzer Handels- und Gewerbekammer betreffs baldiger Einrichtung einer Locomotivbahn von Linz nach Budweis hat die Verwaltung der Oesterr. Westbahn sich dahin erklärt, dass durch Ministerial-Erlass vom 21 Juni 1857 der Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt worden sei, auf der Strecke Linz-Budweis längstens bis 7. Septbr. 1874 eine Locomotivbahn nach dem System der Hauptbahn herzustellen, dass

Die Fahrzeit von Rotterdam bis Emmerich (18,6 Meil.) beträgt mit Schnellzug 3 Stunden, mit Personenzug $4^3/_4$ Stunden, mithin in 1 Stde. $6,_2$, resp. $3,_9$ Meilen; ferner von Rotterdam nach Hannover 13 Stunden, Bremen 22 Stunden, Harburg 19 Stunden, Berlin $19^1/_4$ Stunden, Dresden $23^1/_2$ Stunden, Aachen $9^3/_4$—$11^1/_2$ Stunden, Cassel $14^1/_4$ Stunden, Frankfurt a. M. via Deutz $15^1/_2$ Stunden, Mainz $15^1/_4$ Stunden. (Nach dem Fahrplan)

Besondere Erwähnung verdient die Niederländisch-Rheinische Eisenbahn als Vermittlerin der directen Verbindung zwischen London via Rotterdam und den continentalen Hauptstädten Mittel- und Norddeutschlands (Düsseldorf, Cöln, Frankfurt a. M, Hannover, Bremen, Hamburg, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, Leipzig und Dresden).

Die Seefahrt zwischen Rotterdam und London, unterhalten durch die Dampfer der General-Steam-Navigation-Compagny, welche z. Z. wöchentlich dreimal, Dienstags, Donnerstags und Samstags verkehren, dauert nur 20—24 Stunden, so dass diese Route schon wegen ihrer Kürze von vielen Passagieren aus dem Norden Deutschlands benutzt und in Zukunft vielleicht entschieden der Route über Calais oder Ostende vorgezogen werden wird, wenn ein täglicher Verkehr von und nach London eingerichtet und ausserdem die variirende Abfahrtszeit der Boote von Rotterdam auf eine bestimmte, Zeit womöglich verlegt würde.

Bezüglich der Fahrpreise für den genannten internationalen Verkehr ist der Weg über Rotterdam ebenfalls zu empfehlen.

Man zahlt z. B. von Berlin bis London

	I. Cl.	II. Cl.
a) über Rotterdam	34 Thlr. 16 Sgr.	23 Thlr. 8 Sgr.
b) über Ostende	43 „ 2 „	35 „ 25 „
c) über Calais	44 „ 23 „	37 „ 16 „
von Dresden bis London		
a) über Rotterdam	37 Thlr. 12 Sgr.	25 Thlr. 5 Sgr.
b) über Ostende	45 „ 4 „	37 „ 7 „
c) über Calais	46 „ 25 „	38 „ 28 „

Ausserdem werden über Rotterdam auch Billets zu Doppelreisen zwischen London und den oben angegebenen Stationen ausgegeben, für welche bezüglich der Strecke London-Emmerich eine Ermässigung eintritt. Einzel- und Doppelbillets sind 1 Monat gültig. Das Gepäck (50 Pfd. frei) wird bei der Durchreise durch Holland nicht revidirt, wenn dasselbe in Deutschland direct eingeschrieben ist.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. (Bemessung des Freigewichtes und der lagerzinsfreien Zeit bei Reisegepäck, Eilgut und Frachten). Auf sämmtlichen Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn treten vom 15. Septbr. 1862 angefangen nachstehende Bestimmungen in Betreff der Behandlung des Reisegepäckes, hinsichtlich des Freigewichtes, dann der lagerzinsfreien Zeit bei Reisegepäck, Eilgut und Frachten in Kraft, als:

A. Beim Reisegepäck. 1) Das Reisegepäck muss in den Stationen, von welchen der Zug ausgeht, sowie in jenen, wo der Zug fahrordnungsmässig länger als 15 Minuten aufhält, unter Vorweisung der Fahrkarten wenigstens 15 Minuten vor Abfahrt des Zuges zur Aufgabe gebracht werden.

In allen übrigen Stationen, wo der Aufenthalt des Zuges fahrordnungsmässig kürzer ist, muss das Reisegepäck vor Ankunft des Zuges aufgegeben sein.

Später aufgegebenes Reisegepäck wird mit dem nächsten Zuge, jedoch ohne Verlust des Anspruches auf das reglementsmässige Freigewicht, befördert, respective nachgesendet werden.

2) Für Reisegepäck, welches nicht innerhalb 24 Stunden nach Ankunft des Zuges übernommen wird, kommt ein Lagergeld mit 6 kr. Oesterr. Währ. per Stück und Tag zu entrichten.

B. Beim Eilgut. 3) Für Eilgüter wird eine lagerzinsfreie Zeit von 48 Stunden nach Ankunft des betreffenden Zuges zugestanden.

Nach Ablauf dieser Frist wird als Lagergeld und zwar: a) für die als Eilgut beförderten Equipagen mit 50 kr. Oesterr. Währ. per Stück und Tag, und b) für andere Güter mit 6 kr. Oesterr. Währ. per Collo und Tag eingehoben werden.

C. Beim Frachtgut. 4) Die Aufgabe (Zufuhr zur Bahn) der zu einem und demselben Frachtbriefe gehörigen Frachtgüter muss am selben Tage begonnen und beendet werden. Sobald diese Frist überschritten ist, wird für die Sendung der im Tarife festgesetzte Lagerzins berechnet, und zwar für jede Theilsendung vom Tage ihrer wirklichen Aufgabe an die Eisenbahn-Verwaltung, respective an die betreffende Bahnstation bis zu jenem Tage, wo die Gesammtaufgabe dem Frachtbriefe entsprechend ergänzt wird.

5) Zum Besuche der angelangten Frachtgüter wird eine lagerzinsfreie Zeit von drei Tagen gewährt, wobei der durch das Datum des Avisos festgestellte Bestellungstag desselben als erster Tag zu gelten hat. Fallen in die lagerzinsfreie Zeit, mit Ausschluss des ersten Tages, Sonn- und Feiertage, so werden dieselben in die lagerzinsfreie Zeit nicht mit eingerechnet.

Bei jenen Frachtgütern jedoch, welche laut den Tarifsbestimmungen mehr als drei Tage lagerzinsfreie Zeit geniessen, werden Sonn- und Feiertage gleich Werktagen behandelt und somit in die lagerzinsfreie Zeit eingerechnet.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Fahrordnung.) Die Bahn-Verwaltung macht unter dem 30 August bekannt, dass auf ihrer Bahnstrecke vom 15. September 1862 an, eine neue Fahrordnung für Personen- und gemischte Züge ins Leben tritt und die betreffenden neuen Fahrpläne in sämmtlichen Stationen zur Einsicht affigirt sind.

Die von Krakau nach Lemberg verkehrenden 2 Züge gehen nach Inhalt des Fahrplans zwar wie nach dem Sommerfahrplan um 8 Uhr 30 Min. Abends (gem. Zug) und um 10 Uhr 30 Min. Vorm. (Personenzug) von Krakau ab, kommen aber gegen sonst um 1 Stunde resp. um 35 Min. eher, nämlich schon um 8 Uhr 32 Min. (sonst $9^1/_2$ Uhr) Morgens und um 8 Uhr 40 Min. (sonst $9^1/_4$ Uhr) Abends in Lemberg an.

In umgekehrter Richtung findet der Abgang in Lemberg um 5 Uhr 20 Min. (sonst 5 Uhr 10 Min.) Abends und 5 Uhr 10 Min. (sonst 4 Uhr) Morgens; die Ankunft in Krakau aber um dieselbe Zeit, wie früher, nämlich um 6 Uhr 15 Min. Morgens und 2 Uhr 54 Min. Nachm. statt.

Der bisher nur zwischen Krakau und Breszow (21 Meilen) coursirende Localzug verkehrt neuerdings zwischen Krakau und Przemysl ($32^1/_2$ Meilen). Die Fahrzeit beträgt von Krakau bis Lemberg ($45^1/_2$ Meilen) $10^1/_4$—12 Stunden, umgekehrt $9^3/_4$—13 Stunden, mithin $4,_{67}$ bis $3,_5$ Meilen in 1 Stunde; sodann zwischen

Lemberg und Wien	24	bis 26	Stunden,
„ „ Pesth	35	„ $36^1/_2$	„
„ „ Breslau	$26^3/_4$	„ $27^1/_4$	„
„ „ Berlin	$34^3/_4$	„ 36	„

Böhmische Westbahn. (Verkehrs-Ausweis). Der erste bereits mitgetheilte Verkehrsausweis, welchen die Verwaltung der Böhmischen Westbahn für die Zeit von der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Hauptbahn, d. i. vom 15. Juli bis Ende August l. J. veröffentlicht hat, ist in den betheiligten Kreisen mit grosser Befriedigung aufgenommen worden. Kaum wird bis jetzt eine Bahn schon in den ersten Wochen ihres Betriebes so günstige Resultate aufzuweisen in der Lage gewesen sein. Zudem haben die Kohlentransporte auf dieser Bahn, bei deren Bau man hauptsächlich auf dieses Naturproduct reflectirte, so recht eigentlich noch nicht begonnen und doch gibt der Ausweis schon von einem sehr bedeutenden Frachtverkehr Zeugniss. Unter den 584,551 Ctr. Güter, welche binnen sechs Wochen befördert wurden, sind, wie man hört, nur beiläufig 100,000 Ctr. Kohle inbegriffen, ein Beweis dafür, dass die Bahn auf einen ungewöhnlich starken Binnenverkehr in andern Artikeln zu rechnen hat. Denn es kommen auf den Tag durchschnittlich über 10,000 Ctr., das gäbe auf das Jahr über 3,600,000 Ctr. gewöhnlicher Güter. — Von Kohlen wurden bis jetzt per Tag nur circa 2000 Ctr. befördert. Bei dem Herannahen der Herbst- und Winterszeit und den im Zuge befindlichen Vorbereitungen der Kohlenproducenten und der Bahnverwaltung steht aber sicher zu erwarten, dass die Kohlentransporte schon in nächster Zeit grosse Dimensionen annehmen werden. Der Bau der Flügelbahn von der Station Chrast zu den grossartigen Radnitzer Kohlenwerken ist schon so weit vorgeschritten, dass diese Kohlenwerke in drei Monaten mit der Hauptbahn in unmittelbarer Verbindung stehen werden, da die Ueberbrückung des Clabawathales bei Chrast, wofür ein steinerner Viaduct projectirt ist, einstweilen durch ein Provisorium aus Holz hergestellt wird. Nach Vollendung dieser Verbindung wird man im Stande sein, die grosse Nachfrage nach Böhmischer Kohle in Bayern und in Böhmen selbst vollständig zu befriedigen. Durch das Uebereinkommen, welches die Verwaltung der Westbahn mit den Bayerischen Ostbahnen und der Oesterr. Westbahn vor Kurzem über einen billigen Kohlentarif geschlossen hat, dehnt sich das Absatzgebiet der Böhmischen Kohle noch überdies auf Ober- und Nieder-Oesterreich aus.

Ausland.

Franco-Suisse. Von Neuenburg nach Verriéres durch das Traversthal. (Directer Anschluss an das Französische Eisenbahnnetz). Die bedeutende Schwierigkeiten darbietende Strecke von Pontarlier nach Mouchard (bei Salins) am Westabhange des Jura ist nun soweit vollendet, dass sie noch diesen Herbst dem Betriebe übergeben werden kann, somit die Franco-Suisse über Salins und Dole mit Dijon und Chalons s/S. also mit dem Französischen Eisenbahnnetz mittelst der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn eine directe Verbindung erhält. Hierdurch ist es möglich, nach Paris von Neuenburg in 13 Stunden zu gelangen, und wird diese Route überhaupt die kürzeste zwischen dem grössten Theil der Schweiz und Paris werden. Es wird dadurch der dritte Eingang von Frankreich nach der Schweiz (der erste über Basel, der zweite über Genf) hergestellt.

Oronbahn. (Frequenz). Die neueröffnete Freiburg-Lausanner Bahn erfreut sich einer so grossen Frequenz von Reisenden, dass alle bisherigen Gasthofsräumlichkeiten, trotz Erweiterung mehrer derselben nicht ausreichten. Es wird daher vorgeschlagen, das schön gelegene, grosse Jesuiten-Pensionat, welches jetzt leer steht in einen Eisenbahngasthof zu verwandeln. Es wäre dies ein ächtes Zeichen der Zeit, den früheren Sitz des Widerstandes gegen geistige und materielle Verkehrsfreiheit in ein Förderungsmittel des Austausches von Gütern verwandelt zu sehen, von dem auch ein freierer Gedankenaustausch unzertrennlich ist! (Act.)

-w- **Erste officielle Eisenbahn-Karte des Königreichs Italien.** In Turin erschien soeben die erste officielle Eisenbahn-Karte des Königreichs Italien, zwei Blätter in einer Scala von $1:1,_{382400}$. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat sie herausgegeben. Der Titel derselben lautet: Carta delle Strade ferrate del Regno d'Italia publicata del Ministero dei lavori publici. Sie ist durch C. F. Fleischer

in Leipzig von der Buchhandlung H. Loescher in Turin zu beziehen, entweder auf Holzrollen verpackt oder direct unter Kreuzband franco.

Englische Eisenbahnen. (Eisenbahn-Unglück.) In der Nacht des 28. August d. J. begab sich ein furchtbarer Eisenbahn-Unfall bei Market-Harborough, über welchen Englische Blätter wie folgt berichten: Es waren zwei Extrazüge zum Besuch der Ausstellung eingerichtet worden, welche von Burton nach London und von Leicester dahin und zurück gehen sollten. Die Rückfahrt für den Zug von Leicester war um 7 Uhr 30 Minuten Nachmittags angemeldet, der Zug nach Burton sollte zu derselben Stunde abgehen. Beide standen einander zur Seite an ihren Perrons auf der Kings-Cross-Station, und die Passagiere waren neugierig, welcher zuerst abgehen würde. Es trat jedoch eine Verzögerung ein, und als endlich der Burton-Zug sich in Bewegung setzte, schlug es bereits 7¾ Uhr. Nur 5 Minuten später wird der Zug für Leicester, wohlgemerkt auf denselben Schienen und mit denselben Bestimmungen hinsichtlich der Zeit der Ankunft und des Abganges zu Bedford und Market-Harborough, in Bewegung gesetzt. Auf der Fahrt nach Bedford verminderte der Führer des Leicester-, d. h. des nachfolgenden Zuges, die Schnelligkeit wiederholt, um dem vorangehenden für die Haltepuncte Zeit zu gestatten, aber es wurde erst zu Bedford angehalten, wo der Burton-Zug die Station gerade in dem Augenblick verliess, wo der für Leicester in Sicht kam. Nachdem Wasser eingenommen war, begann die Todesjagd aufs neue. Endlich kam die so oft hinausgeschobene Katastrophe. Vier Minuten vor der Station von Market-Harborough vernahmen die bereits beängstigten Passagiere des Leicester-Zugs ihre Locomotive ein langes Warnsignal geben, dem schnell hintereinander eine Reihe jener kurzen, scharfen und krampfhaften Geheulgetöne der Dampfpfeife folgten, welche unmittelbar drohende Gefahr anzeigen. Während dieser schrecklichen Musik kam das Todesdrama zu seinem Ende. Der Leicester-Zug, beladen mit dem Gewicht von 1000 Passagieren, stürzte und stieg auf die hintersten Wagen des Burton-Extrazugs, welcher soeben Market-Harborough erreicht und angehalten hatte. Der Zusammenstoss fand 11¼ Uhr Nachts statt und verrieth die angerichtete Zerstörung sofort durch Geschrei und Winseln, welches aus den zertrümmerten Wagen hervordrang. Drei verstümmelte Körper lagen bewegungslos und still in dem Gewirr von Eisen, während ein Haufen von 400 verwundeten und verletzten Menschen die Luft mit Wehgeschrei und Klagen erfüllten. Männer mit gebrochenen Gliedmassen auf eingerichteten Bahren fortgetragen, Weiber mit Beulen und Quetschungen bedeckt, ohnmächtig oder schreiend, und ein Bahnhof, angefüllt mit blassen und zitternden Passagieren, welche der Gefahr entschlüpft waren, — das war das Schauspiel, welches der Bahnhof von Market-Harborough am 28. Aug. Mitternachts darbot. Aus dem Bericht über die zu Harborough abgehaltene Todtenschau ergiebt sich, dass nur ein Mann auf der Stelle todt blieb. Derselbe war, indem der untere Theil des Körpers förmlich wie in Stücke zerhackt aussah, so furchtbar verstümmelt, dass ihn sein eigener Bruder nicht zu erkennen vermochte. Ein Conducteur des Burton-Zugs versuchte, als er das Pfeifen des herankommenden Zugs hörte, den seinigen abzulassen, aber die Verbindungsketten brachen und so blieb der grösseer Theil der Wagen zurück. Er schrie zwar den Passagieren zu, herauszuspringen, aber er hatte gerade noch so viel Zeit, den letzten Wagen loszumachen, als der Zusammenstoss erfolgte. Ein armer Mann hatte die Last eines Locomotivenrades über eine halbe Stunde auf seinem zerschmetterten Arme zu tragen, ohne seinen Schmerz durch ein anderes Zeichen kund zu geben, als dass er dann und wann seine Beine krampfhaft zusammenzog und ausstreckte. Während der Passagier, über dessen Leiche Todtenschau gehalten wurde, auf der Stelle ums Leben kam, fiel sein nächster Nachbar bei dem Gekrach durch den Boden des Wagens, kroch unter die Locomotive und entkam ohne Beschädigung, und noch ein anderer, welcher zum Fenster hinausblickte, um zu sehen, was es gäbe, wurde weit über die Bahn hinweggeschleudert und blieb bis auf einige leichte Schrammen unverletzt.

ƀ **Die Euphratbahn.** Wenn die inländischen Eisenbahnen für Indien von der grössten Wichtigkeit sind, so liegt England fast noch mehr daran, eine Eisenbahn nach Indien durch das Türkische Gebiet herzustellen. Die Euphratroute nach Indien war der Pforte schon längst vorgeschlagen worden, aber Frankreich widersetzte sich der Ausführung durch seinen Gesandten in Constantinopel Die Arabischen Scheikhs hatten schon eingewilligt, gegen einen jährlichen Tribut das Werk auf alle Weise zu fördern. Die grossen Vortheile, die eine solche Eisenbahn für England hätte, liegen auf der Hand; Herr M. P. Andrew, der unermüdliche Vorstand der Compagnie, hat sie jüngst in einem Briefe hervorgehoben. Eine solche Eisenbahn von 800 Engl. Meilen Länge, sagt er, ist überaus leicht von Seleucia am Mittelmeer durch die Ebene des Euphrat und Tigris nach Bassorah am Persischen Meerbusen gebaut, und würde England die erste strategische Position in der Welt geben. Die Entfernung Englands von Indien würde um 1000 Engl. Meilen verringert, und man brauchte nur die Hälfte Zeit, um hinzukommen. Da ihr Aus- und Eingang an einem offenen Meere gelegen, könnte England sie leicht vertheidigen, die Asiatisch-Russische Grenze liegt fern. Durch das Industhal von Kurratschi nach Lahore geht schon eine Linie von Dampfschiffen, und die grosse militärische Macht, welche in Pendschab und Ober-Indien steht, würde von unermesslicher Wichtigkeit sein, wenn eine Dampfschifffahrt im Persischen Golf die Induslinie mit der Euphratlinie verbände. Persien wäre nicht mehr isolirt, gewänne für seinen Handel mit Europa einen leichten Ausgang in das Mittelmeer, statt der jetzigen langen kostspieligen Route nach dem Schwarzen Meere. — An eine Invasion Indiens durch Russland oder durch eine andere Macht wäre nicht mehr zu denken und im Nothfall könnte England in zwei Wochen Truppen in Kurratschi, und in weniger mehr als drei Wochen in Lahore landen. Die Schifffahrt auf dem Euphrat und dem Tigris liesse sich auch verbessern. Von Seleucia bis zum Kastell Jebar am Euphrat sind 150 Engl Meilen und die Kosten würden 1½ Mill. Pfd. Sterl. betragen; von Seleucia nach Bagdad 600 Engl. Meilen und die Kosten 4 Mill. Pfd. Sterl.; von Seleucia nach Bassorah an der Spitze des Persischen Meerbusens sind 800 Engl. Meilen und die Kosten 6 Mill. Pfd. Sterl. Eine Eisenbahn von Bagdad nach Seleucia von 600 Engl. Meilen Länge würde eine neue Route nach Indien geben. Dieselbe Route benutzten vor Alters zur Zeit der Blüthe Babylons schon die Phönizier bei ihrem Handel mit Indien. Später wurde Alexandria das Emporium für Europa und Ostasien, bis die Entdeckung des Vorgebirges der guten Hoffnung einen neuen Weg eröffnete. Jetzt würde man allmählich auf den alten zurückgehen. Die Eisenbahn durch Egypten hat schon einen grossen Theil der langen Seereise um das Südende von Africa unnöthig gemacht. Wenn nun aber eine Verbindung zwischen Seleucia, Bagdad und dem Persischen Golf mit Bombay oder Kurratschi hergestellt würde, müsste natürlich die Egyptische Bahn einen grossen Theil ihres Zuspruchs verlieren (deshalb wohl die Eifersucht der dort betheiligen Franzosen). (Ausland.)

Eisenbahnen in Buenos-Ayres. Eine Gesellschaft beabsichtigt mit einem Capital von 210,000 £, wovon nur 150,000 £ vorläufig in Stamm-Actien ausgegeben sind, die übrigen 60,000 £ Actien aber von den Bau-Unternehmern als Zahlung angenommen werden sollen, eine Bahn von 18 Engl. Meilen Länge von der Stadt Buenos-Ayres ausgehend in nördlicher Richtung durch einen sehr anmuthigen Landstrich zu bauen, wobei auf die spätere Verlängerung der Bahn bis zum schiffbaren Parama-Strom, der die grosse Lebensader jenes Theiles von Südamerica bildet, gerechnet wird.

Die Regierung hat der Gesellschaft verschiedene Privilegien für alle Zeiten gewährt und ausserdem 7 Procent Zinsen für die Stamm-Actien garantirt. Ein Theil der Bauten ist bereits durch eine frühere Gesellschaft ausgeführt, die sich aber aufgelöst und ihre Rechte an die neue Gesellschaft übertragen hat. (Nach d. Engineer v. 1. Aug. 1862.)

Telegraphenwesen.

Notizen über die unterirdischen Telegraphenleitungen zu Paris. Durch das seit einiger Zeit in Paris eingeführte neue System unterirdischer Abzugscanäle, ist es der Telegraphenverwaltung möglich geworden, Stadtleitungen herzustellen, die unter Garantie langer Dauer, leicht zu überwachen und zu unterhalten sind.

Die mit Guttapercha bekleideten Leitungsdrähte sind zu je 3, 5 oder 7 durch Umwicklung mit getheertem Bande in Taue vereinigt, welche noch mit einer Bleihülle versehen sind.

Zur Befestigung und Anbringung dieser Taue sind in Abständen von circa 2½ Fuss Preussisch und 2 Meter über dem Trottoir des Abzugscanals galvanisirte Eisenhaken in das Gewölbe eingemauert. Diese Haken sind hufeisenförmig, und wird der eine längere Schenkel in das Gewölbe eingegypst, während der andere kürzere an seinem Ende abgerundet ist, und soweit von der Mauerfläche absteht, dass die Taue mit einiger Reibung durch die Oeffnung gehen.

Die Weite des unteren ausgebogenen Theiles richtet sich nach der Anzahl der aufzunehmenden Leitungen.

Die Bleiröhren, welche die äussere Hülle der Taue bilden, haben 2 Millimeter Wandstärke; die einzelnen Enden sind gewöhnlich 100 Meter lang. Um den nothwendigen hermetischen Verschluss der Stösse zu erzielen, wurde anfangs eine leicht flüssige Metalllegirung (Rose'sche Mischung) angewandt, später jedoch wurden die Bleienden kalt zusammengepresst, und der hermetische Verschluss überdies durch einen Kitt gesichert, der bei Anwesenheit von Feuchtigkeit erhärtert, und sich innig mit dem die Röhren bedeckenden Bleioxyd verbindet.

Konnten die unterirdischen Leitungen nicht in die Abzugscanäle gelegt werden, so wurden die isolirten Drähte in gusseiserne Röhren eingeschlossen. Diese Röhren werden in Gräben von 3—4½ Fuss Tiefe gelegt, sind pro Stück circa 8 Fuss lang, und werden an den Stossfugen mittelst kalt versetzter Bleiringe gedichtet. In Abständen von je circa 160 Fuss und an den Endpuncten einer Curve werden Röhrenstücke von weiterem Durchmesser eingeschaltet, die sich über die dünneren Röhren verschieben lassen. Das Kabel wird erst in die Röhren gebracht, wenn auf graden Linien circa 700 Fuss derselben gelegt sind. Das Hindurchziehen geschieht mittelst eines Seiles, welches durch die Röhren gezogen ist, und dessen eines Ende auf eine Windetrommel gewickelt wird, während an dem anderen Ende eine 3—4 Fuss lange Eisenstange befestigt ist, an welcher Haken zum Einhängen der durchzuziehenden Kabel sitzen.

Am Austrittsende des Röhrenstranges befindet sich eine Führungsrolle, deren untere Peripherie in der Verlängerung der Achse des Röhrenstranges liegt, so dass also der Zug stets in der Achsenlinie erfolgt. Ausserdem sind am Ende der erwähnten eisernen Stange Führungsscheiben angebracht.

(Zeitschr. d. Deutsch-Oesterr. Telegraphen-Vereins, 1862).

aber die gegenwärtigen finanziellen Verhältnisse nicht gestatten, schon jetzt die Hand ans Werk zu legen.

Croatische Eisenbahn. Gegenüber der Mittheilung einiger Blätter (z. B. der Deutschen Industriezeitung) von der bereits erfolgten Inbetriebsetzung der genannten Bahn müssen wir daran erinnern, dass am 15. und 16. d. M. erst die technisch-polizeiliche Prüfung der Croatischen Eisenbahn von Steinbrück über Agram nach Sissek vorgenommen wurde. Der Tag der Betriebseröffnung ist noch nicht festgesetzt, dieselbe dürfte jedoch in den ersten Tagen des Monats October erfolgen. Der Entwurf der Fahrordnung liegt bereits zur Genehmigung vor; nach demselben soll auf der gedachten Strecke vorläufig ein Personenzug nebst den erforderlichen Lastzügen in jeder Richtung täglich verkehren.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Preussische Staats-Eisenbahnen. (August-Einnahmen).

Staatsbahnen.	Im Aug. d. J.	Differenz gegen v. J.	Bis Ende Aug.	Differenz gegen v. J.
Frankf.-Danzig-Eydtkuhnen	372,407	+ 61,345	2,709,747	+ 450,657
Bromberg-Thorn	4,880	+ 4,880	33,196	+ 33,196
Niederschlesisch-Märkische	465,765	+ 100,669	3,623,890	+ 1,027,736
Berliner Verbindungsbahn	5,053	+ 934	49,102	+ 16,164
Westfälische	89,863	+ 4,938	672,553	+ 65,444
Saarbrücker u. Saarbrücken-Trier	99,576	+ 15,017	729,048	+ 106,131

Die bei den genannten Bahnen sich herausstellenden Verhältnisszahlen sind nach dem Staats-Anzeiger folgende:

	Bahnlänge im Aug. 1862	Bahnlänge im Aug. 1861	Anlage-Capital im Ganzen	Anlage-Capital pro Meile	Mehr-Einnahme im Aug. 1862 gegen Aug. v. J.
	Meilen		Thlr.	Thlr.	
Frankf.-Danzig-Eydtkuhnen	100,25	100,25	38,785,702	386,890	19,7 %
Bromberg-Thorn	6,62	—	1,808,131	273,132	— „
Niederschlesisch-Märkische	51,62	51,62	26,826,794	519,657	27,6 „
Berliner Verbindungsbahn	1,34	1,34	294,290	219,456	22,8 „
Westfälische	27,71	27,71	12,113,232	437,143	5,8 „
Saarbrücker u. Saarbrücken-Trier	19,51	19,51	12,085,038	638,744	—

Thüringische Eisenbahn. (Personalnachricht.) Erfurt, am 22. September. Die B. B.-Z. meldet: Der Geh. Regierungsrath Graf Keller ist nunmehr von der Stellung als Königlicher Commissarius bei der Thüringischen Eisenbahn vollständig zurück- und in den Ruhestand getreten. Zum Nachfolger des Grafen Keller ist der bisherige Commissarius bei den Schlesischen Bahnen, Geh. Regierungsrath v. Nostitz in Breslau ernannt. — Eine officielle Mittheilung hierüber, sowie über Ernennung des Nachfolgers ist noch nicht eingegangen. Dem Vernehmen nach soll aber allerdings Herr Graf Keller vom 1. October an in den Ruhestand treten.

Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn. (Personalnachricht.) Der Syndicus derselben Dr. jur. Friedrich Eisenberg zu Cassel ist am 20. d. M. nach längerem Leiden gestorben.

⨯ **Thüringische Eisenbahn.** (Schnellzüge.) Vom 1. Octbr. c. ab halten die Schnellzüge auf den Stationen Kösen und Subna nicht mehr an.

Oberschlesische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Breslau, 19. Septbr. Die am heutigen Tage in dem grossen Conferenzsaale des Oberschlesischen Centralbahnhofs abgehaltene ordentliche Generalversammlung der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft war nur äusserst schwach besucht. Zur Theilnahme angemeldet waren 2328 Actien, welche 138 Stimmen repräsentirten. In der Versammlung vertreten waren hiervon nur 1868 mit 107 Stimmen. Die Versammlung wurde von dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths, Commerzienrath Frank, eröffnet, und in Bezug auf den ersten Gegenstand der Tages-Ordnung, auf den in den Händen der Actionäre befindlichen Geschäftsbericht der Königl. Direction pro 1861 hingewiesen. Hieran anknüpfend giebt der als Staats-Commissarius fungirende Eisenbahn-Director Offermann eine interessante vergleichende Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse für den Zeitraum vom 1. September 1860 bis letzten August 1861, und beziehungsweise für dieselbe Periode 1861—1862. Hiernach wurde in dem letztgedachten Zeitraum gegen den erstern eine Mehr-Einnahme von 852,000 Thlr. im Güterverkehr erzielt. Davon entfallen auf die Transporte von Getreide 311,000 Thlr., Steinkohlen 281,000 Thlr. (davon 90,000 Thlr. Mehreinnahme im Kohlenverkehr nach Berlin, in Folge der Tarifermässigung seit Mai v. J.), Normalclasse 30,000 Thlr., ermässigte Classe A. 74,000 Thlr., ermässigte Classe B. 52,000 Thlr., façonnirtes Eisen 41,000 Thlr., Kalk 23,000 Thlr. Nur bezüglich der Zinktransporte ergab sich eine Mindereinnahme von 13,000 Thlr. Diese Ergebnisse legen von der steigenden Entwickelung des Unternehmens genügendes Zeugniss ab. Redner erklärt sich zu weiterer Auskunft bereit, welche jedoch von keiner Seite verlangt wird.

Ueber das dem Verwaltungsrath obliegende Geschäft der Rechnungsrevision und Decharge-Ertheilung erstattete Commerzienrath Frank den nachstehenden Bericht:

„Nachdem die von der Königlichen Direction dem Verwaltungsrathe überwiesenen Betriebs-Rechnungen pro 1860 von einem Rechnungs-Verständigen revidirt, von der Revisions-Commission geprüft und sämmtliche gegen dieselben gezogenen Moniten vom Verwaltungsrathe als erledigt anerkannt worden sind, hat derselbe in seiner Sitzung vom 11. December v. J. der Königlichen Direction Decharge ertheilt.

Auf den vom Verwaltungsrathe an die Königliche Direction gestellten Antrag:

„Dieselbe wolle in gefällige Erwägung nehmen, ob und inwiefern sich vielleicht eine anderweite rentablere Benutzung des Coaks-Etablissements resp. eine Verhütung möglicher Verluste bei dem Betriebe desselben erzielen liesse,“

hat die Königliche Direction einen Bescheid ertheilt, der seinem wesentlichen Inhalte nach in dem Jahresbericht pro 1861, Fol. 63 enthalten ist.

Die im Monat Juni c. dem Verwaltungsrathe zugegangenen Betriebs-Rechnungen pro 1861 befinden sich noch in den Händen des Rechnungs-Verständigen, und es musste daher die Prüfung derselben seitens des Verwaltungsrathes und die Ertheilung der Decharge noch vorbehalten bleiben.

Zu einer Bemerkung in Bezug auf die Betriebs-Resultate des verflossenen Jahres findet der Verwaltungsrath keine Veranlassung. Da indess die Einnahmen von acht Monaten dieses Jahres bereits vorliegen, so dürfte es wohl gestattet sein, an diese einige kurze Bemerkungen anzuknüpfen.

In diesem Zeitraume haben die Einnahmen

auf der Hauptbahn ca. . . . 764,000 Thlr.,
„ „ Breslau-Glogauer ca. . 217,000 „

mehr betragen, als in dem entsprechenden des verflossenen Jahres. Da schon im Jahre 1861 die Einnahmen der letzteren Bahn einen Zuschuss des Staates zur Verzinsung des Prioritäts-Obligations-Capitales nicht mehr erforderlich machten, so werden die sich für das laufende Jahr ergebenden Netto-Ueberschüsse dieser Bahn der Dividende der Stamm-Actien der Hauptbahn zufliessen.

Diese erfreulichen Resultate sind zum grossen Theile dem bedeutenden Aufschwunge, den der Verkehr im Allgemeinen genommen, zuzuschreiben, der Verwaltungsrath glaubt aber, dass ein nicht geringer Theil den in diesem Jahre beschlossenen Tarifherabsetzungen zu verdanken ist, und in der stattgefundenen Verkehrssteigerung auf unserer Bahn eine Bestätigung der stets von ihm vertretenen Ansicht finden zu können, dass jede mit dem Interesse der Eisenbahn irgend vereinbare Verkehrs-Erleichterung gewährt werden müsse und könne. Der Verwaltungsrath hat daher in den meisten Fällen den von dem Königlichen Ministerium und von der Königlichen Direction aus eigenem Antriebe oder auf Veranlassung Betheiligter vorgeschlagenen Tarifermässigungen seine Zustimmung ertheilt, auch aus seiner Mitte darauf bezügliche Anträge gestellt. Allerdings genügen diese Ermässigungen den mitunter sehr gebieterisch auftretenden Anforderungen des Handels- und des Industriestandes bei weitem nicht. So lange aber nicht durch längere Erfahrung nachgewiesen ist, welche äussersten Tarifermässigungen zulässig sind, ohne die Einnahmen der Eisenbahnen aufs empfindlichste zu schmälern, würde der Verwaltungsrath das Interesse der von ihm vertretenen Besitzer des mehr als 34 Millionen Thaler betragenden Actien-Capitales zu verletzen glauben, wenn er in Uebereinstimmung mit der Königlichen Direction solchen zu weit gehenden Anforderungen nicht entgegentrete. Er bezweifelt nicht, dass gesteigerter Handelsverkehr, eine normalere Thätigkeit der Bergwerks- und Hütten-Industrie einerseits und eine ferner zu erstrebende Reduction der Betriebs-Ausgaben andererseits, die Rentabilität unserer Bahn soweit erhöhen wird, dass die Verwaltung dadurch in den Stand gesetzt werde, nach und nach durch weitere Tarifermässigungen den Ansprüchen, welche der Handels- und Industriestand an die grösste Transportanstalt zweier Provinzen zu stellen berechtigt ist, in ausgedehnterem Masse als bisher zu genügen, ohne dadurch, wie es gegenwärtig noch der Fall wäre, diejenige Rente zu schmälern, auf die die Besitzer einer Privatbahn eben so gerechte Ansprüche haben. Dass bei der seit den letzten vier Monaten des vorigen Jahres eingetretenen Verkehrs-Entwickelung die Bahn-Einrichtungen nicht überall ausreichten, ist erklärlich. Es stellte sich das Bedürfniss nach Erweiterung der Bahnhöfe, nach Vermehrung der Schienenstränge auf denselben, nach Vergrösserung der Lagerräume und Beamtenwohnungen heraus und der Verwaltungsrath hat der Königlichen Direction die dazu erforderlichen Geldmittel zur Verfügung gestellt. In gleicher Weise hat der Verwaltungsrath die von der Königlichen Direction zur Vermehrung der Transportmittel beanspruchten Summen bewilligt, obwohl der zeitweise sich fühlbar gemachte Wagenmangel nicht in der unzureichenden Anzahl der Güterwagen, sondern in anderen, im Geschäftsbericht Fol. 14 angegebenen Ursachen seinen Grund hat.“

Demnächst wurde zu den Ergänzungswahlen geschritten. Aus dem Verwaltungsrath scheiden nach dem Dienstalter aus, die Herren Jüttner, Guttentag, Ruffer, Schreiber und Liebich, und das stellvertretende Mitglied Herr Schiller. Sämmtliche Ausscheidende wurden fast einstimmig wiedergewählt.

Schliesslich genehmigte die Generalversammlung auf den Antrag des Verwaltungsrath, dass den Inhabern von 3 im Jahre 1855 ausgelosten und gerichtlich mortificirten Prioritäts-Obligationen à 100 Thlr. aus Billigkeitsgründen die Valuta ausgezahlt werde.

—z— **Norddeutscher Eisenbahn-Verband.** (Militärbeförderung). Es ist bestimmt worden, dass den Cadetten, welche mit Requisitionsscheinen eines Militär-Commando oder der Direction einer

Cadettenanstalt versehen sind, unter Ausstellung von Militär-Billets dieselbe Fahrgeld-Ermässigung, wie andern Militärpersonen, zu Theil werden soll. (Cfr. Verb. Bes. No. 208. 211. 234.)

—z— **Norddeutscher Eisenbahn-Verband.** (Gütertarif). a) Der Artikel „Heringe" ist in die Tarifclasse IIC. und zwar zu denjenigen Gegenständen zu versetzen, für welche bei Quantitäten von mindestens 100 Ctr. die Sätze dieser Classe in Anwendung kommen. Hiernächst bleibt jedoch die Ausnahmefracht der Frachtclasse IID. für Heringe im Verkehr zwischen Dresden einerseits und Harburg, Lüneburg und Bremen andrerseits, sowie auch das Normalgewicht von 3 Ctr. per Tonne Heringe bestehen;

b) Cichorienmehl und Rübenmehl in Quantitäten von wenigstens 100 Ctr. sollen von Magdeburg nach Bremen, Geestemünde oder Bremerhafen zu den Frachtsätzen der Classe IIC. befördert werden;

c) desgleichen gröbere Maschinen und Maschinentheile für Spinnereien und Webereien im Verkehr von Harburg, Geestemünde, Bremerhafen und Bremen nach Leipzig, insofern sie in Quantitäten von mindestens 100 Ctr. vorkommen und nach Stationen der Königlich Sächsischen-Westlichen Staatseisenbahnen bestimmt sind. Ferner ist

d) der Artikel „Bleischlacke" unter die Gegentsände der Tarifclasse IID. aufzunehmen, und

e) die im Tarif bei dem Artikel „Heede" stehende Bezeichnung: „in festgeschnürten Ballen" zu streichen und dafür zu setzen: „gepresst oder fest verpackt (in Säcke ganz fest gestopft)."

Bergisch-Märkische Eisenbahn. (Fracht-Ermässigung für Oelsaaten und Hülsenfrüchte.) Die Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hat die jüngst erfolgte Fracht-Ermässigung auf den Bahnen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes auf 2 Pf. pro Ctr. und Meile für Getreide auch nunmehr auf Oelsaaten und Hülsenfrüchte ausgedehnt, und haben sich die Leipzig-Dresdener Bahn, sowie die Sächsischen Staatsbahnen zur Annahme desselben Satzes bereit erklärt.

—w— **Cöln-Mindener Eisenbahn.** (Fahrzeiten.) Cöln, 20. Sept. 1862. Bei den in No. 74 vom 13. dies. Mts. S. 738 angegebenen Fahrzeiten der Norddeutschen Route scheint Ihr Herr Correspondent nicht beachtet zu haben, dass die Fahrpläne der betreffenden Bahnen überall nur die Ortszeiten angeben, und ist er dadurch veranlasst worden, anstatt der wirklichen Zeit die scheinbare zu nehmen, wie sie eine Vergleichung der Fahrplan-Zeiten allerdings an die Hand giebt. So kommt es, dass z. B. die Fahrzeit von Cöln bis Minden sich um 8 Minuten, bis Berlin um 26 Minuten zu gross angegeben findet.

Fahrzeit von Cöln bis Minden beim Courierzug ist wirklich 4 Stunden 46 Minuten, Entfernung $34_{,99}$ Meilen, also durchschnittliche Fahrzeit incl. Aufenthalt $7_{,34}$ Meilen pro Stunde.

Hierin ist aber der aus verschiedenen localen Gründen zeitraubende Rhein-Uebergang enthalten; zur Vergleichung dürfte es daher richtiger sein, die Strecke Cöln-Düsseldorf wegzulassen.

Düsseldorf-Minden, $29_{,77}$ Meilen, ist Fahrzeit beim Courierzuge 3 Stunden 52 Minuten (wirkliche Zeit); dies giebt durchschnittliche Fahrzeit für diese Strecke incl. Aufenthalt $7_{,7}$ Meilen pro Stunde.

—x— **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.** Cöln, 22. Sept. (Keine Vereinigung mit der Bergisch-Märkischen Bahn in Aussicht. Personen- und Güterverkehr.) Die aus der Cölnischen Zeitung entsprungene Ente von Uebergabe der Ruhrort-Crefelder und demnächst der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn an die Bergisch-Märkische, an welcher Sie mit Recht in No. 76 (S. 753) zu zweifeln sich erlauben, entbehrt bis jetzt jeder factischen und officiellen Grundlage, erscheint auch zur Zeit in sich widersinnig, da erstere Bahn von Elberfeld aus ohne Styrum-Ruhrort (dessen Bau aber abgelehnt worden ist) gar nicht zu erreichen ist und letztere nicht ohne die Düsseldorfer Brücke, deren Ausführung noch Jahre erfordert. Ueberdies sind die linksrheinischen Interessen unserer Grenzbahnen so besonderer Natur und bedürfen einer so unmittelbaren sorgsamen Pflege, dass sie nicht von einer so complicirten Verwaltung, wie die Bergisch-Märkische ist, nebenbei mit wahrgenommen werden können.

Was die von Ihnen ebenfalls in No. 76 (S. 753) erwähnten Concurrenz-Verhältnisse der genannten Bahn anlangt, so genügt ein Blick auf die Karte, um deren günstige Chancen sich klar zu machen. Die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn schneidet von Aachen den Winkel über Cöln ab, kürzt den Weg per Ruhrort-Oberhausen um 4, per Düsseldorf um 3 Meilen ab und ist daher für den Personen- wie Güterverkehr die kürzeste und billigste Route, von Osten nach Westen und von Westen nach Osten.

Bezüglich des Personen-Verkehrs bestehen directe Zug-Anschlüsse nach und von Norddeutschland bis Hamburg, Leipzig und Dresden, sowie nach und von Holland per Ruhrort und Düsseldorf, nach und von Mitteldeutschland (per Düsseldorf), im Rheinisch-Thüringischen Verband bis Aachen nicht nur, sondern auch andererseits darüber hinaus nach Belgien und Frankreich sowohl per Herbesthal; als per Mastricht mit directer Billet- und Gepäck-Expedition bis Aachen, resp. von Ruhrort und Düsseldorf nach dem Auslande mit sehr anständiger II. Wagenclasse (ohne Zwang der I. Classe) auf der fraglicheu Bahn.

Ein Umsteigen ist nur in Ruhrort und Düsseldorf, nicht in Gladbach nöthig (wie sich in der Anmerkung auf S. 753 irrig angegeben findet), denn die Züge laufen von Düsseldorf nach Aachen durch, und ab Ruhrort ist ein besonderer Routen-Wagen für directe Reisende im Zuge, der in Gladbach an den Düsseldorfer Zug vorgeschoben wird; ebenso umgekehrt ab Aachen (d.h. bei dem Haupt-Anschluss, resp. den Schnellzügen). In Düsseldorf stehen übrigens auch officielle Omnibusse zwischen den Bahnhöfen des rechten und linken Ufers bereit, welche die Anschlüsse garantiren.

Auch der Güter-Verkehr über die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Route bietet alle Vortheile einer billigen und prompten Beförderung, da die genannte Bahn sowohl nach Nord- und Mittel-Deutschland, als nach Holland, Oberrhein, Belgien und Frankreich in directer Kartirung steht, die wohlfeilsten Tarife hat und bei Ruhrort die Güterwagen ohne Umladung durch die 2 Traject-Anstalten (bis zu 3—400 per Tag) über den Rhein setzen kann.

—y— **Niederländ. Rhein-Eisenbahn.** (Winter-Fahrplan. Directer Verkehr mit London.) Anstatt der 20 Züge, welche nach dem Sommerfahrplan vom 26. Mai auf den Strecken der genannten Bahn verkehrten, werden vom 16. September c. ab nur 14 Züge cursiren. Die getroffenen Abänderungen sind so wesentlich und mannigfaltig, dass eine detaillirte Angabe derselben nicht wohl umgangen werden kann.

I. in der Richtung von Emmerich sind

a) weggefallen der Localzug von Emmerich nach Arnheim um 6 Uhr und 7 Uhr 35 Min. Morgens, der Schnellzug von Arnheim nach Amsterdam und Rotterdam um 7 Uhr 45 M. Morgens und 10 Uhr Vormittags, sowie der Personenzug zwischen den letztgenannten Stationen um 7 Uhr 45 Min., 10 Uhr 30 Min., resp. 11 Uhr 10 Min. Abends, endlich ein Personenzug zwischen Emmerich und Amsterdam, resp. Rotterdam Abf. 12 Uhr 50 Min. Ank. 4 Uhr 30 Min., resp. 5 Uhr 10 Min. Nchmittgs.

b) abgeändert, wie folgt:

Utrecht-Amsterdam

Abgang		Ankunft	
sonst	jetzt	sonst	jetzt
6 Uhr Morgens.	6 Uhr 30 M. Morg.	7 Uhr 50 Min. Morg.	8 Uhr 5 Min. Mrgs.
5 U. 40 M. Nm.	3 U. 35 M. Nachm.	6 U. 30 M. Abends.	4 U. 35 M. Nachm.

Utrecht-Rotterdam

5 U. 50 M. Morg.	6 U. 10 M. Morg.	8 U. 20. M. Morg.	8 U. 15 M. Morgs.
5 U. 30 M. Nm.	5 U. 35 M. Nm.	7 U. Abds.	7 U. 5 M. Abends.

Arnheim-Amsterdam (und Rotterdam)

6 U. 10 M. Mrg.	6 U. 30 M. Morg.	9 U. 15 M. (9 40) Vm.	9 U. 35 M. (9 55) Vm.

Emmerich-Amsterdam (und Rotterdam)

9 U. Vorm.	8 U. 20 M. Morg.	1 U. 10 M. (1 50) Nm.	12 U. 35 M. (1 15) N.
11 U. Vorm.	10 U. 54 M. Vrm.	2 U. 15 M. (2 25) Nm.	2 U. 10 M. (2 15) N.
4 U. 50 M. Nm.	4 U. 35 M. Nm.	8 U. 10 M. (8 40) Ab.	8 U. 45 M. (9 20) Ab.

c) neu hinzugekommen: Emmerich-Utrecht um 11 Uhr Vormittags und 4 Uhr Nachmittags.

II. in der Richtung nach Emmerich sind

a) weggefallen ein Schnellzug von Rotterdam (und Amsterdam) nach Utrecht um 12 Uhr 25 Min. (12 Uhr 30 Min.) und 1 Uhr 25 Min. (1 Uhr 15 Min.) Nachmittags; ein Schnellzug Rotterdam(Amsterdam)-Emmerich um 2 Uhr 20 Min. (2 Uhr 40 Min.) und 5 Uhr 36 Min. Nachmittags; ein Personenzug Rotterdam(Amsterdam)-Arnheim um 7 Uhr 50 Min. (8 Uhr 30 Min.) Abends und 11 Uhr 15 Min. Nachts.

b) abgeändert, wie folgt:

Rotterdam(Amsterdam)-Arnheim

Abgang		Ankunft	
sonst	jetzt	sonst	jetzt
6 30 (6 55) Morg.	9 50 (10 25) Vorm.	9 55 Vorm.	1 20 Nachm.
4 5 (4 25) Nachm.	2 10 (4 30) Nachm.	7 25 Abds.	8 Abds.

Rotterdam(Amsterdam)-Emmerich

Schnellzug.	Personen-Zug.	Schnellzug.	Personen-Zug.
8 15 (8 20) Morg.	6 55 (7 25) Morg.	11 31 Vorm.	11 35 Vorm.
Personen-Zug.	Schnellzug.	Personen-Zug.	Schnellzug.
10 30 (11 5) Vorm.	12 25 (12 30) Nm.	3 31 Nachm.	3 25 Nachm.
5 50 (6 25) Nachm.	5 55 (6 35) Abds.	10 21 Abds.	10 41 Abds.

Rotterdam(Amsterdam)-Utrecht

9 (9) Abds.	9 15 (9 10) Abds.	11 (10 40) Abs.	11 Abds.

Arnheim-Emmerich

5 40 Morg.	3 50 Nachm.	7 41 Morg.	5 31 Nachm.

In Folge dieser Abänderungen sind auch die Anschlüsse in Emmerich in der Richtung nach und von Oberhausen, wenn dieselben auch im Allgemeinen geblieben sind, doch in mehrfacher Hinsicht verrückt worden, in welcher Beziehung namentlich hervorzuheben ist, dass die über Oberhausen um 10 Uhr 40 Min. Abends in Emmerich eintreffenden Passagiere nicht mehr am andern Morgen um 6 Uhr, sondern erst um 8 Uhr 20 Min. weiter reisen können, dass ferner die um 12 Uhr von Emmerich nach Aachen und Cöln Reisenden jetzt, sofern sie von Rotterdam oder Amsterdam kommen, schon um 6 Uhr 55 Min., resp 7 Uhr 25 Min. Morgens (sonst circa 1 Stunde später) daselbst abreisen müssen, während für dieselben Passagiere bei dem Anschluss in Emmerich um 3 Uhr 55 Min. Nachmittags, der Abgang in Rotterdam um 2 Stunden später stattfindet, als früher, und endlich ein weiterer Anschluss zugleich bis Berlin und Dresden um 6 Uhr in Emmerich für diejenigen passend ist, welche jetzt um 12 Uhr 25 Min. Nachmittags (sonst 2 Uhr 20 Min. Nachm.) in Rotterdam einsteigen und in Oberhausen 2 Stunden warten wollen.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Oberschlesische Eisenbahn.

Für die auf der unter unserer Verwaltung stehenden Bahnstrecken gelegenen Haltestellen tritt vom 1. October cr. ab folgender theilweise ermässigter Personengeld-Tarif in Kraft:

	Personenzug				Schnellzug	
	I. Sgr.	II. Sgr.	III. Sgr.	IV. Sgr.	I. Sgr.	II. Classe Sgr.
Neuberun-Imielin . . .	—	—	4	2	—	—
Imielin-Myslowitz . . .	—	—	5	3	—	—
Gleiwitz-Laband . . .	5	4	3	2	6	4
Laband-Rudzinitz . . .	14	10	7	4	15	11
Rudzinitz-Schlawentzütz .	6	5	3	2	6	5
Schlawentzütz-Cosel . .	8	6	4	2	8	6
Cosel-Dzieschowitz . . .	9	7	5	3	—	—
Dzieschowitz-Gogolin . .	9	7	5	3	—	—
Oppeln-Czeppelwitz . .	12	9	6	3	—	—
Czeppelwitz-Loewen . .	9	7	5	3	—	—
Loewen-Lossen	5	4	3	2	—	—
Lossen-Brieg	9	7	5	3	—	—
Ohlau-Leisewitz . . .	6	5	3	2	—	—
Ohlau-Cattern	14	10	7	4	—	—
Leisewitz-Cattern . . .	8	6	4	2	—	—
Leisewitz-Breslau . . .	16	12	8	4	—	—
Cattern-Breslau	9	7	5	3	—	—
Fraustadt-Driebitz . . .	8	6	4	2	—	—
Glogau-Driebitz	14	11	7	4	—	—

Breslau, den 18. September 1862.

Königliche Direction.

Thüringische Eisenbahn.

Mit Genehmigung der betheiligten Staatsregierungen haben wir beschlossen, die in Gemässheit der Privilegien

d. d. Berlin, den 1. Februar 1848,
resp. Berlin, den 19. Februar 1855;
d. d. Weimar, den 8. Februar 1848,
resp. Weimar, den 3. April 1855;
d. d. Gotha, den 25. Januar 1848,
resp. Gotha, den 16. März 1855;

ausgegebenen $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen, deren Gesammtbetrag sich ursprünglich auf Thaler 4,000,000 (erste Emission) und resp. Thlr. 3,000,000 (dritte Emission) belief, zurückzuzahlen, event. in **vierprocentige** Obligationen zu convertiren und in Folge dieser Convertirung die gegenwärtigen Amortisationspläne, nach welchen ausser ein halb pro Cent der ursprünglichen Anleihen auch die ersparten Zinsen von dem amortisirten Capital zu der Tilgung der Anleihen verwendet werden, dahin abzuändern, dass künftig statt viereinhalb pro Cent nur vier pro Cent ersparte Zinsen berechnet werden.

Demzufolge kündigen wir von den erwähnten Prioritäts-Obligationen:

erste Emission Serie A. B. C. D. d. d. Erfurt den 1. Januar 1848 und Serie III Abtheilung A. B. C. d. d. Erfurt den 31. März 1855, dritte Emission,

sämmtliche noch nicht behufs der Amortisation zurückgezahlte oder ausgelooste Stücke hiermit **zur Rückzahlung am 1. April 1863.**

Mit diesem Tage hört die bisherige Verzinsung der Obligationen jedenfalls auf.

Die Inhaber dieser Obligationen werden daher hiermit veranlasst, die letzteren **nebst den dazu gehörigen am 1. Juli 1863 und später fälligen Zinscoupons und Talons** vom 1. April 1863 ab entweder

bei unserer Hauptcasse hier, oder
in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, oder
in Leipzig bei der Leipziger Bank, oder
in Frankfurt a. M. bei Herrn A. Niederhoffheim

einzureichen und dagegen den Nominalbetrag der Obligationen, sowie die Rückzinsen für die Zeit vom 1. Januar 1863 bis 1. April 1863 mit 1 Thlr. 3 Sgr. 9 Pf. pro Hundert Thaler Capitalwerth in Empfang zu nehmen.

Der Betrag etwa fehlender Coupons wird in Abzug gebracht.

Diejenigen Inhaber der oben erwähnten Prioritäts-Obligationen jedoch, welche deren Convertirung in vierprocentige annehmen, fordern wir hierdurch auf, ihre desfallsige Erklärung bis spätestens **den 20. October dieses Jahres** entweder

bei unserer Hauptcasse und / bei Herrn Adolph Stürke } in Erfurt,
oder auch in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, oder
in Leipzig bei der Leipziger Bank, oder
in Weimar bei der Weimar'schen Bank, oder
in Gotha bei der Privatbank,

in duplo abzugeben. Mit dieser Erklärung sind gleichzeitig einreichen:

a) die in derselben zu verzeichnenden zu convertirenden Obligationen,
b) die dazu gehörigen am 1. Juli 1863 und später fällig werdenden Zinscoupons nebst Talons.

Es erhalten jedoch die Präsentanten bei den obenbemerkten Convertirungsstellen sofort (bei Anhäufung derselben in der Reihenfolge ihres Eingangs) zurück:

a) die Obligationen selbst, nachdem sie mit dem Convertirungsstempel versehen sind,
b) die Talons und zwar ebenfalls mit einem Stempel versehen, wodurch deren Inhaber ermächtigt wird eine neue Reihe vierprocentiger Zinscoupons, wovon der erste am 1. Juli 1863 fällig wird, nebst neuen Talons in Empfang zu nehmen und

ausserdem **baar ausgezahlt:**

a) in Folge der Zinsreduction von $4^1/_2$ auf 4 pCt. als Zinsdifferenz für den Zeitraum vom 1. Januar bis 1. April 1863 . . . . . $^1/_8$ pCt.
b) als **Prämie** für Annahme der Convertirung . . . $^3/_8$ „

zusammen also $^1/_2$ pCt.

d. h. fünfzehn Silbergroschen pro hundert Thaler Nominalwerth.

Die Herausgabe der neuen vierprocentigen Couponsbogen nebst Talon an die Inhaber der abgestempelten Talons erfolgt gegen vorgängige Einreichung derselben vom 1. December cr. ab und zwar bis zum 31. Januar 1863 incl. bei sämmtlichen oben genannten Convertirungsstellen kostenfrei, vom 1. Februar 1863 ab nur noch bei unserer Hauptkasse in Erfurt.

Die erforderlichen Formulare sind bei den Convertirungsstellen in Empfang zu nehmen.

Erfurt, den 18. September 1862. **Die Direction.**

Sächs. Schlesische Staats-Eisenbahn.

Seit längerer Zeit lagern auf den Güterböden zu Dresden, Bischofswerda, Bautzen, Löbau, Görlitz, Zittau und Reichenberg die nachverzeichneten Colli, deren Adressaten und Aufgeber nicht zu ermitteln gewesen sind:

1) in Dresden:

R. No. 54. 1 Ballen Garn, 145 Pfd.
M. Liebrecht, Görlitz. No. 11 und 2, zwei leere Fässer.
S. E. No. 3182. 1 Kiste Glaswaaren.

2) in Bischofswerda:

K. 2 gusseiserne Rädchen,
1 Stab Reifeisen,
1 gusseiserne Falzplatte.

3) in Bautzen:

1 Fass Rohzucker, 110 Pfd.
1 Fass Fettschmiere, 280 Pfd.

4) in Löbau:

Adr. J. A. Huber, Buchbindergehilfe, 1 Koffer Effecten, 38 Pfd.
H. M. L. / R. & L. } 161. 1 Kiste Flaschen mit Flüssigkeiten, 15 Pfd.

5) in Görlitz:

8258. / 3168. } 2 Kisten Papier
1802. 1 Pack Drucksachen } 379 Pfd.

6) in Zittau:

E. U. 12392. 1 leeres Fass, mit eisernen Reifen versehen.

7) in Reichenberg:

H. W. 246. 1 Kiste Glaswaaren, 67 Pfd.
E. M. 301. 1 Kiste halbrohe Leinwand, 92 Pfd.

Die respect. Absender und Adressaten dieser Güter werden hierdurch aufgefordert, sich zur Abnahme derselben längstens bis zu dem

31. December dieses Jahres

zu melden, widrigenfalls nach Ablauf dieses Termins über diese Güter reglementsmässig weiter verfügt werden wird.

Dresden, am 17. September 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.
von Tschirschky.

Königlich Bayerische Pfälzische

Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

In Gemässheit der allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 28. August 1862, sowie der durch die Königl. Staatsregierung genehmigten Uebereinkunft des provisorischen Comités der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn vom $\frac{25\text{ Jan.}}{3.\text{ Febr.}}$ 1862 werden diejenigen Herren, welche sich in Folge der Einladung zur Zeichnung vom 18. Septbr. d. J. bei dem Unternehmen der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn betheiliget haben, zu der

Mittwoch den 22. October Morgens 10 Uhr

zu Ludwigshafen am Rhein im Bahnhofgebäude abzuhaltenden Generalversammlung hiermit eingeladen.

Gegenstand der Verhandlung:

1) Constituirung der Gesellschaft;
2) Berathung und Beschlussfassung über die Satzungen.

Diejenigen Herren Unterzeichner, welche dieser Generalversammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 15. October d. J. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen durch Vorzeigung der Interims- oder Gutscheine, beziehungsweise der ausgestellten provisorischen Quittungen oder durch ein nach Nummern geordnetes, von einer öffentlichen Behörde beglaubigtes Verzeichniss dieser Documente auszuweisen, wogegen sie die erforderlichen Einlasskarten erhalten.

Ludwigshafen, den 23. September 1862.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.
Mahla.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Kürzeste und billigste Eisenbahn-Route für Personen und Güter nach und von Belgien, Frankreich und deren Seehäfen,

a) per **Ruhrort** von und nach Norddeutschland, den nördlich und östlich angrenzenden Ländern: Russland, Schweden, Dänemark etc.;

b) per **Düsseldorf** von und nach Mittel-Deutschland, Sachsen, Oesterreich etc.

Die internationalen und Transit-Güter können von beiden Seiten auf **Aachen**, resp. **Düsseldorf** und **Ruhrort** durchgehen, an welchen Orten sich **Haupt-Zollämter** für die Zoll-Abfertigung befinden. Bei **Ruhrort** erfolgt der Rheintraject der Güter in Eisenbahn-Waggons ohne Umladung durch ein hydraulisches Hebewerk nach dem System von Armstrong (das erste derartige auf dem Continente) mit Leichtigkeit, Sicherheit und Schnelligkeit.

Die Frachtbriefe sind ausdrücklich mit dem Vermerke „via **Ruhrort**“ oder „via **Düsseldorf**“ zu versehen.

Die zollamtliche Behandlung der Güter wird durch unsere Agenten: *de Gruyter, Swalmius, von der Linden & Co.* zu Ruhrort, *W. Bauer* zu Düsseldorf und *Schiffers & Preyser* zu Aachen gegen feste billige Vergütung besorgt. Diese Agenten sowohl, wie die Herren Commerzien-Rath *P. v. Essen* zu Altona und *Meyer H. Berliner* zu Stettin und Breslau werden auf Erfordern die directen Tarife verabfolgen und ebenso wie die unterzeichnete Direction jede wünschenswerthe Auskunft ertheilen.

Aachen, den 15. September 1862.

Kgl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Mit 1. October tritt auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn der bis inclusive 30. April 1863 giltige Winterfahrplan in Wirksamkeit, dem zufolge die Abfahrt der Personen- und gemischten Züge

von Aussig 6 Uhr früh,
11 Uhr 30 Min. Vormittags,
4 Uhr 5 Min. Nachmittags,
von Teplitz 10 Uhr Vormittags,
2 Uhr 45 Min. Nachm.,
8 Uhr Abends

erfolgen wird.

Die speciellen Nachweisungen sind aus den auf sämmtlichen Stationen affigirten Fahrplänen zu ersehen.

Teplitz, am 15. September 1862.

Die Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Anfertigung, Lieferung und resp. Aufstellung der nachfolgend bezeichneten, zur Ausrüstung unserer neuen Central-Reparatur-Werkstatt zu Witten erforderlichen Gegenstände, nämlich:

1) zweier Dampfmaschinen von resp. 30 bis 35 und 8 bis 10 Pferdekräften,
2) zweier Dampfkessel,
3) einer gusseisernen Dampfrohrleitung,
4) einer desgleichen Wasserrohrleitung,
5) der Wellenleitungen in der Dreherei und Schmiede,
6) 24 Stück Locomotiv- und Schmiede-Rauchfänge,
7) 17 Stück Löschtröge für Schmiedefeuer etc.,
8) einer Anzahl gusseiserner Heerdplatten, Düsen und Düsenrohre für die Schmiedefeuer,
9) sämmtliche zu einem Schweissofen erforderlichen Guss- und Schmiedetheile,

soll — in 4 Loose eingetheilt — im Wege der Submission verdungen werden.

Die massgebenden Bedingungen, sowie die Constructionszeichnungen sind in dem Büreau unseres Maschinenmeisters hierselbst einzusehen, auch können Abdrücke der ersteren nebst dem Submissionsformulare von dort bezogen werden.

Anerbietungen, welche versiegelt und unter der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Ausrüstungs-Gegenständen für die Wittener Werkstätte“

portofrei an uns einzureichen sind, werden bis zum 15. October d. J. entgegengenommen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in unserem hiesigen Central-Baubüreau stattfinden wird.

Elberfeld, den 23. September 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Sächsische Oestliche Staatseisenbahnen.

Lieferungen von Eisen etc. betreffend.

Die unterzeichnete Königl. Staatseisenbahn-Direction bedarf in nächster Zeit:

a) **Walzeisen, flach:**

275	Pfd.	$^3/_4$" × $^1/_4$"
1400	„	$2^5/_8$" × $^3/_8$"
875	„	$1^3/_4$" × $^3/_8$"
250	„	$1^5/_8$" × $^1/_8$"
6550	„	$2^3/_4$" × $^5/_8$"
9400	„	2" × $^5/_8$"
625	„	$2^1/_4$" × $^7/_{16}$"
425	„	$1^7/_8$" × $^1/_2$"
700	„	$2^1/_{16}$" × $^1/_4$"
500	„	$2^1/_8$" × $^3/_4$"
2775	„	$1^3/_8$" × $^7/_{16}$"
2175	„	$2^7/_8$" × $^1/_2$"
825	„	$1^9/_{16}$" × $^1/_2$"
950	„	$2^1/_4$" × $^3/_8$"
6525	„	$2^1/_2$" × $^5/_8$"
2000	„	3" × $^{11}/_{16}$"
3100	„	3" × $^1/_4$"
3750	„	$2^1/_2$" × $^3/_8$"
1150	„	2" × $^1/_2$"
1925	„	$1^3/_4$" × $^1/_2$"
300	„	2" × $^3/_8$"
1800	„	$1^1/_2$" × $^3/_8$"
675	„	$1^5/_8$" × $^5/_8$"
2325	„	3" × $^7/_{16}$"

51,275 Pfund.

b) **Walzeisen, rund:**

4300	Pfund	1"
6175	„	$1^1/_8$"
4000	„	$1^3/_8$"
5900	„	$2^1/_4$"
1200	„	$^{13}/_{16}$"
200	„	$1^1/_{16}$"
100	„	$^7/_8$"
400	„	$1^{11}/_{16}$"
525	„	$^3/_4$"
2250	„	$^{11}/_{16}$"
300	„	$^3/_8$"
300	„	$1^1/_4$"
200	„	$^{15}/_{16}$"
750	„	$^5/_8$"

26,600 Pfund.

c) **Walzeisen, in Quadrat:**

3850	Pfund	$^{11}/_{16}$"
1150	„	$^7/_{16}$"
1500	„	$^1/_2$"

6500 Pfund.

d) **Bandeisen:**

325	Pfund	$1^1/_8$" × $^1/_8$"
1600	„	$1^5/_8$" × $^1/_8$"
500	„	1" × $^1/_{16}$"

2425 Pfund.

e) **Schmiedeeisen, in Quadrat:**

1425 Pfund $1^5/_8$"

f) **Blech:**

1000	Pfund	24" × 72" × $^1/_{32}$"
6000	„	30" × 72" × $^1/_8$"

7000 Pfund.

Die Lieferung dieses Eisens und Blechs soll vorbehältlich der Auswahl unter den Offerirenden an den Mindestfordernden vergeben werden. Dieses Eisen soll von zähester Beschaffenheit, von feinem Korn, weder roth noch kaltbrüchig, frei von Lang- und Querrissen sein. Jede Gattung wird vor ihrem Ankaufe durch geeignete Versuche (in Bezug auf den Besitz dieser Eigenschaften) geprüft werden.

Die unterzeichnete Königliche Direction fordert die Herren Fabrikanten, die diese Lieferung zu übernehmen wünschen, auf, ihre Preisofferten, nebst Angabe der möglichst kurzen Lieferzeit, bis spätestens zum 1. October ds. Js. versiegelt und mit der Bemerkung: „Eisenlieferung betreffend" versehen, bei unterzeichneter Königlicher Direction einzureichen.

Der Preis ist pro Zoll-Centner franco Dresden geliefert anzugeben.

Offerten, welche sich nicht auf sämmtliche obengenannte Gegenstände beziehen, sind nicht zulässig.

Die Offerten werden am 2. October geöffnet werden und es dürfen diejenigen Herren Fabrikanten, die bis zum 10. October ohne Bescheid geblieben sind, annehmen, dass sie keinen Auftrag erhalten haben.

Ferner bedarf die unterzeichnete Königl. Direction

100 Satz Räder und Achsen

(der Satz à 4 Räder mit 2 Achsen) nach Losh Construction. Von diesen sollen 10 Satz zu 100 Ctr., 90 Satz zu 50 Ctr. Belastung dienen, und es sind Zeichnungen davon auf Verlangen von der Maschinenverwaltung hierselbst zu erhalten. Tyres und Achsen dieser Räder sollen von festem Feinkorneisen, die Radgestelle von gesundem zähen Walz- und Gusseisen sein.

Die Offerten auf diese Räder sind mit den Worten „Räderlieferung betr." bezeichnet, versiegelt bis zum 10. October d. J. einzureichen.

Der Preis ist pro Zoll-Centner franco Dresden, die Lieferzeit so kurz wie möglich zu stellen. Die Offerten werden am 11. October geöffnet und es wollen sich die Herren Fabrikanten, die bis zum 20. October nicht mit Bescheid versehen sind, als nicht mit der Lieferung betraut betrachten.

Ferner bedarf die unterzeichnete Königliche Direction

450 Centner zähen festen Puddelstahl

zu Wagen-Tragfedern in Klingen von möglichst grosser Länge, 3" engl. Breite und $^1/_2$" engl. Dicke.

Die Offerten hierfür sollen bis zum 1. October d. J., wie oben bestimmt, hier eingereicht und mit den Worten: „Stahllieferung betr." bezeichnet werden.

Der Preis ist pro Zoll-Centner franco Dresden, die Lieferzeit thunlichst kurz zu stellen. Proben sind der Offerte beizufügen.

Der Empfänger der Lieferung erhält allein und zwar bis zum 8. October d. J. Bescheid.

Endlich bedarf die unterzeichnete Königliche Direction

940 Ellen Wagendecken-Zwillich,
5000 Stück Gummi-Bufferringe von grauem vulkanisirtem Gummi, pro Stück ca. 25 Loth an Gewicht.

Die Preisofferten für beide Stoffe sind bis zum 1. October einzureichen; der Preis für den Zwillich pro Elle franco Dresden, für die Gummi-Ringe pro Zoll-Centner franco Dresden und die Lieferzeiten so kurz als thunlich zu stellen. Die Offerten sind mit den Worten „Zwillich-Lieferung (oder Gummi-Lieferung) betr." zu bezeichnen und werden am 2. October d. J. geöffnet werden.

Der Empfänger der Bestellung allein erhält bis zum 10. October d. J. Bescheid.

Die Anwesenheit der Herren Lieferanten bei Oeffnung der Offerten ist nicht erforderlich.

Dresden, am 15. September 1862.

Königliche Staatseisenbahn-Direction.
von Tschirschky.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von

9 Locomotiven nebst Tendern, Ausrüstungs- und Reserve-Stücken

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen sind in unserem Central-Büreau

hierselbst einzusehen und können Abschriften derselben gegen Erstattung der Copialien abgegeben werden.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

bis **Donnerstag, den 6. November 1862 Vormittags 10 Uhr** bei uns einreichen, an welchem Tage die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 12. September 1862.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die Lieferung von:

1) 80 Ellen $^8/_4$ breites feines braunes Tuch,
2) 170 „ $^8/_4$ „ mittelfeines braunes Tuch,
3) 1000 „ $^7/_4$ „ braunes Kommistuch,
4) 130 „ $^8/_4$ „ feines graues Tuch,
5) 250 „ $^8/_4$ „ mittelfeines graues Tuch,
6) 1600 „ $^7/_4$ „ graues Kommistuch

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind bis zum Submissionstermine

Freitag, den 3. October d. J. Vormittags 11 Uhr

an uns portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Uniform-Materialien"

einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Die Submissionsbedingungen sind in unserer Registratur einzusehen und können gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden.

Breslau, den 20. September 1862.

Directorium.

Circa 25,000 Thaler

sind auf 3 bis 6 Monate zu mässigen Zinsen gegen angemessene Sicherung durch gute Werthpapiere auszuleihen. Offerten mit Angabe der zu hinterlegenden Papiere, ihres Betrages und des zu gewährenden Zinsfusses sind bei der Expedition dieser Zeitung sub **O. T.** innerhalb 8 Tagen einzureichen. Offerten, welche 8 Tage später nicht beantwortet sind, können als abgelehnt angesehen werden.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 31. August 1862.

Ueberzählige:

R 54. 1 Ballot Garn (145 Pfd.) von Zittau, lagert in Dresden seit 28. October 1859.
M. Liebrecht, Görlitz, 11. 2. 2 Ballen Säcke, lagern in Dresden.
S E 3182. 1 Kiste Glaswaaren, lagert in Dresden seit 3. Januar 1860.
K. 2 gusseiserne Rädchen, von Bautzen, lagern in Bischofswerda seit November 1861.
1 Stab Reifeisen, von Bautzen, lagert in Bischofswerda seit November 1861.
1 gusseiserne Falzplatte, von Bautzen, lagert in Bischofswerda seit November 1861.
1 Fass Rohzucker (110 Pfd.), lagert in Bautzen.
1 Fass Fettschmiere (280 Pfd.), lagert in Bautzen.
Adr. 1 Koffer Effecten (38 Pfd.) von Görlitz, lagert in Löbau.
H M L R & L 161. 1 Kiste Flaschen mit Flüssigkeiten (15 Pfd.) von Bautzen, lagert in Löbau.
8258. 1 Kiste Papier
3168. 1 do. do.
1802. 1 Pack Drucksachen
} (379 Pfd.), von Dresden, lagern in Görlitz seit 22. August 1862.
E U 12392. 1 leeres Bierfass mit eisernen Reifen, von Görlitz, lagert in Zittau.
H W 246. 1 Kiste Glaswaaren (67 Pfd.) lagert in Reichenberg seit Ende December 1861.
E & M 301. 1 Kiste halbrohe Leinwand (92 Pfd.), lag. in Reichenberg.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

C M 3332. 1 Ballen baumwollene Stuhlwaaren (26 Pfd.) fehlt in Obercassel-Düsseldorf seit 22. Juli 1862.

Thüringische Eisenbahn. Am 1. September 1862.

A. Fehlende:

2048. 1 Fass Wein (87 Pfd.) von Weimar, f. in Leipzig s. 20. Juni 1862.
N M E 27. 1 Decke von Eisenach, fehlt in Leipzig seit 5. August 1862.
K H. 1 Pack Säcke (39 Pfd.) von Eisfeld, f. in Halle seit 28. Juni 1862.
F S 4049. 1 Fass (leer) (12 Pfd.) von Weimar, f. in Halle s. 10. Aug. 1862.
G S 552. 1 Korb grobe Eisenwaaren (175 Pfd.) von Hagen, fehlt in Merseburg seit 27. August 1862.
F W Börner in Crossen. 1 Pack leere Säcke (76 Pfd.) von Witten, fehlt in Weissenfels seit 11. August 1862.
G. 3 Colli Ofentheile von Giessen, fehlen in Gera seit 10. April 1862
G B 45. 1 leere Kiste von Berlin, fehlt in Gera seit 5. August 1862.
H N & C. 6982. 1 Ballon Theeröl von Harburg, f. in Gera s. 7. Aug. 1862.
J S 2230. 1 Kiste Oblaten (150 Pfd.) von Nürnberg, fehlt in Naumburg seit 3. März 1862.
C K 17. 1 Pack Säcke (68½ Pfd.) von Dortmund, fehlt in Naumburg seit 24. Mai 1862.
T 3. 1 Pack Säcke (56 Pfd.) von Hamm, fehlt in Naumburg seit 17. Mai 1862.
H C 579. 1 Kiste Kurzwaaren (26 Pfd.) von Fürth, fehlt in Naumburg seit 6. August 1862.
W R 756/7. 2 leere Fässer (155 Pfd.) von Themar fehlen in Naumburg seit 6. August 1862.
1 Stück altes Eisen (4 Pfd.) von Leipzig, f. in Apolda seit 27. April 1862.
S. 1 Ofentheil (20 Pfd.) von Giessen, fehlt in Apolda seit 1. Mai 1862.
3 Stück Bügelstähle (6 Pfd.) von Leipzig, f. in Apolda seit 31. Mai 1862.
J & A 7768. 7820. 2 Pack Düten (20 Pfd.) von Eisenach, fehlen in Apolda seit 29. Juni 1862.
B 3/4. 3 Ofentheile von Giessen, fehlen in Apolda seit 7. Juli 1862.
ME 427. 1 Ballen baumwoll. Waaren (34 Pfd.) von Bamberg, fehlt in Weimar seit 19. März 1862.
471. 1 Fass (leer) (47 Pfd.) von Magdeburg, f. in Erfurt s. 31. März 1862.
HH 5368. 1 Fass (leer) (91 Pfd.) von Würzburg, fehlt in Erfurt seit 12. April 1862.
C L s 2007. 1 Fass Wein (180 Pfd.) von Frankfurt, fehlt in Gotha seit 25. April 1862.
1 Stab Eisen (25 Pfd.) von Guntershausen, fehlt in Gotha s. 5. Juli 1862.
1 frische Haut von Hamburg, fehlt in Gotha seit 6. August 1862.
Garantieschein No. 234. 1 schwarzlederner Koffer in Leinen (37 Pfd.) von Leipzig, fehlt in Gotha seit 29. August 1862.

B. Ueberzählige:

Weimar oder Wismar. 1 lederne Decke, lag. in Leipzig seit Oct. 1861.
Herrmann Voigt. 1 Kistchen mit 3 leeren Säcken, sig. Hubert & Badmacher (5 Pfd.) von Altena, lagert in Leipzig seit 19. Juli 1862.
W. 2 Colli Ofentheile (18 Pfd.) von Giessen, lagern in Leipzig seit 14. Juli 1862.
R J 50. 1 Sack leere Säcke (45 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Leipzig seit 12. März 1862.
Rosenfeld. 1 Pack leere Säcke (61 Pfd.) von Witten, lagert in Leipzig seit 11. August 1862.
3 Stäbe Stahl (10 Pfd.) von Darmstadt, lag. in Halle seit 24. Febr. 1862.
G H. 1—3 Pfundgewicht lagert in Halle seit 22. August 1862.
70 α 645. 1 leere Kiste (21 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Gera seit 18. März 1862.
1 Stab Eisen (10 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Gera seit 1. April 1862.
1 Rolle Messingblech (3½ Pfd.) von Altena, lagert in Gotha seit 15. April 1862.
B 2651. 1 Sack Kleesaamen (198 Pfd.) von Leipzig, lagert in Gotha seit 23. April 1862.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Im August 1862: 1,769,249 fl. 1861: 1,951,039 fl. — 181,790 fl.
Bis ult. „ 1862: 12,011,685 fl. 1861: 13,329,184 fl. — 1,217,499 fl.

Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.

		für Personen	für Güter	f. ausserordl. Einnahmen	Summa:
August 1862:	Thlr.	13,856	22,465	926	37,248
„ 1861:	„	13,950	21,670	854	36,474

Kgl. Saarbrücker Eisenbahn Saarbrücker u. Trierer-Bahn

August 1862:	f. Pers.	f. Güter	f. Kohlen.	Extraord.	Summe bis ult. Aug. 1862:
	Thlr. 23,000	22,491	44,889	9,196	99,576 729,048
bis ultimo August 1861: 622,917,			daher 1862:		+ 106,131
Rhein-Nahe B. 27,000		28,319	1,366	56,685	351,848
bis ultimo August 1861: 310,116,			daher 1862:		+ 41,732

Württembergische Staatseisenbahnen. August 1862.

Einnahme für	Personen	Güter	Summa:	Aug. 1861:
	270,666 fl.	320,463 fl.	591,130 fl.	491,293 fl.

August 1862: + 99,837 fl.

Im August 1861 umfassten dieselben 55,6 Meilen; 1862: 59 Meilen und vom 4. August an 66,2 Meilen.

Niederschlesische Zweigbahn. August 1862: für Person. u. Güter: 17,844 Thlr. Aug. 1861: 18,808 Thlr. Bis ult. Aug. 1862: + 39,568 Thlr

---

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

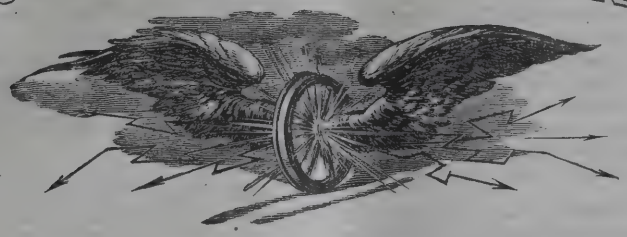
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

№ 79.

Zeitung des Vereins

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 1. October 1862.

Inhalt: Wagen-Controle und Wagen-Miethe. — Eisenbahn-Rechtsfall, betreffend Entschädigung wegen verspäteten Eintreffens eines Frachtgutes. — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Belgard-Dirschau. Hessische Ludwigsbahn. Leobschütz-Neustadt-Neisse. Pfälzische Eisenbahnen, Neustadt-Dürkheim. Bayerische Staatseisenbahnen, Nürnberg-Würzburg. — b. Eisenbahn-Betrieb: Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, Kündigung von Prioritäts-Obligationen, August-Einnahmen. Oberhohndorf-Rainsdorfer Kohlen-Eisenbahn, Abschlags-Dividende. Thüringische Eisenbahn, General-Versammlung. Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband, Wagen-Abrechnung. Rheinische Eisenbahn und Hessische Ludwigsbahn, August-Einnahme. Taunus Eisenbahn, Fahrplan-Aenderung. — Ausland: Hasselt-Antwerpen. Thorn-Warschau. Warschau-Petersburg. Französische Eisenbahnen. Italienische und Türkische Eisenbahnen, Eröffnungen. Eisenbahnen auf der Insel Sardinien. — Telegraphenwesen: Griechenland. — Technische Notizen: Die Schnellzugs-Locomotive „Duplex". Schneller Brückenbau. Eletrische Eisenbahn-Signale. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Königl. Westfälische Eisenbahn,** ermässigter Fracht-Tarif. **Ludwigs-Eisenbahn Gesellschaft,** Winter-Fahrplan. **Kgnl. Bayer. Pfälz. Neustadt Dürkheimer Eisenbahn,** General-Versammlung. **Bergisch-Märkische Eisenbahn,** Ausloosung von Prioritäts-Obligationen und Submission. **Königl. Niederschlesisch-Markische Eisenbahn,** Submission. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn,** Submission für Bahnhofs-Restaurationen. — **Einnahmen** der Werra-, Homburger, Rheinischen, Pfälzischen, Holsteinischen, Aachen-Mastrichter, Frankfurt-Hanauer, Thüringischen, Cöln-Mindener, Leipzig-Dresdener etc. Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Wagen-Controle und Wagen-Miethe.

I.

Es ist bereits in mehreren Nummern (No. 41, 42 und 63) d. Zeitung auf die Zeit- und Geldverschwendung hingewiesen, welche bei der Wagen-Controle von den Eisenbahnen getrieben wird. Würden dadurch besondere wichtige Zwecke vollkommen erreicht, so wären die aufgewendeten Opfer entschuldbar. Dies ist aber nicht der Fall und es ist deshalb nothwendig darauf hinzuarbeiten, dass dieselbe beseitigt und die Ziele in möglichst einfachster Weise, dennoch möglichst vollständig erreicht werden.

Die Wagen-Controle hat den doppelten Zweck:

1) den Lauf eines jeden einzelnen Wagens zu verfolgen;
2) die Berechnung der Miethe für den Lauf auf fremden Bahnen zu ermöglichen.

Der erstgenannte Zweck berührt hauptsächlich das Interesse der Wageneigenthümerin, welche einerseits wissen will, wo sich zur Zeit ihr Eigenthum befindet und die andererseits die Leistungen desselben zu technischen und statistischen Zwecken verfolgen muss.

Die Mittel zur Erreichung dieses Zieles bieten ihr die Aufschreibungen auf den eigenen Stationen, wo der genau bezeichnete Wagen, nebst der Zeit des Abganges von der Station, der Ort der Bestimmung, und die Ankunft daselbst in die Control-Bücher eingetragen werden. Diese Eintragungen werden in periodischen Rapporten zusammengestellt und enthalten Alles, was zur Erreichung genannten Zweckes nothwendig ist, da sich der Lauf auf der eigenen Bahn danach genau verfolgen lässt. Geht der Wagen aber auf eine fremde Bahn über, so ist leicht einzusehen, dass es unbedingte Nothwendigkeit ist, fremde Wagen nie anders als auf der Tour nach der Uebergangs-Station hin zu belasten, weil sonst eine jede Controle in Bezug auf den Wagenlauf für die Eigenthümerin aufhören würde. Es enthalten daher auch alle Regulative für die Benutzung fremder Wagen die Bestimmung, dass solche stets nach derselben Uebergangsstation zurückkehren müssen, von welcher sie übergeben wurden.

Werden diese Controlbücher auf jeder Station und namentlich auf den Endstationen einer Bahn sorgsam geführt; wird von den fremden Verwaltungen nicht gegen die Bestimmungen des Regulativs gefehlt: so erhält eine jede Verwaltung durch die betreffenden Rapporte der eigenen Stationen dasjenige Material, welches ihr nothwendig, aber für sie allein von Interesse ist und das daher weder der Gegen-Controle der fremden Verwaltungen noch der Bearbeitung im Central-Control-Büreau bedarf, wenn man nicht, wie es jetzt geschieht, die Berechnung der Wagenmiethe nach demselben detaillirten Material feststellen wollte.

Dass sich die Wagenmiethe aus diesem Material berechnen lässt, lehrt die Praxis. Aber sie lehrt auch, dass diese Berechnung nach dem Lauf der Wagen allein unzureichend ist und sie musste daher durch eine Zeitberechnung ergänzt werden. Diese Ergänzung tritt unter der Form einer Strafmiethe auf, weil sie den doppelten Zweck hat, sowohl für die längere Benutzung des Wagens zu entschädigen, wie auch einen Zwang in Bezug auf beschleunigte Rücksendung desselben auszuüben.

Man war also genöthigt, das angenommene Princip: die Miethe für einen Wagen nach dessen Meilendurchlauf zu berechnen, zu verlassen und statt dessen noch eine Berechnung nach der Ausbleibezeit einzuführen, wobei nur die Zahl der Achsen der Wagen als Factor in die Rechnung tritt; im Uebrigen werden alle Wagen über einen Kamm geschoren. Wollte man dies nicht, so würde noch eine dritte Rechnung geführt werden müssen, welche die Strafgebühr von der Ergänzung der Wagenmiethe scheidet.

Wenn man nun gezwungen ist, um zum Ziele zu gelangen, die Ausbleibezeit der Wagen in Berechnung zu ziehen und wenn man der anderen detaillirten Aufschreibungen zur Feststellung des Miethebetrages, welchen eine Verwaltung schuldet, garnicht bedarf: so ist doch wohl natürlich, dass man Letztere auch fallen lassen und die Aufstellung der Miethsabrechnungen von dem Ballast, der ihr anklebt, befreien sollte.

Niemand wird behaupten wollen, dass die jetzigen Wagen- und Straf-Miethen den wirklichen, richtigen Betrag repräsentiren, welchen die Eigenthümer zu beanspruchen hätten. Beide Beträge sind nur annähernd geschätzt und keiner genau abgewogen. Für den Wagenlauf ist ein Zeitraum angenommen, der im Verhältniss zur betreffenden Bahnlänge steht, aber einen Ueberschuss erhalten musste wegen des Aufenthaltes auf den Stationen. Das Standgeld musste wiederum etwas höher gegriffen werden, als der tägliche Miethsbetrag, weil es nicht bloss eine Entschädigung, sondern zugleich eine Strafe sein soll für die nicht entschuldigte Versäumniss der Rücklieferung.

Weshalb will man nun nicht eine Durchschnittssumme für den Werth der Wagen nach der Achsenzahl annehmen, um dadurch zu einer einfachen Miethsabrechnung nur nach Zeit und Achsen zu gelangen? — Dass solche Rechnung ausführbar ist, hat uns bereits die Berliner Actien-Gesellschaft gelehrt, welche einen doppeltragfähigen offenen Wagen zu dem Werthe von 825 Thlr. berechnet und als Miethe (und Ankaufssumme) circa 15 % des Werthes 9½ Jahre lang begehrt, während die Dauer der Wagen auf 20 Jahre angenommen wird. (Siehe No. 28 d. Z.).

Wir bemühten uns deshalb schon früher (in No. 41 d. Z.) darauf hinzuweisen, dass bei Anwendung dieses einfachen und einem Miethsverhältniss allein entsprechenden Princips die gegenseitige Abrechnung zu einem wahren Kinderspiel wird, gegen die jetzige colossale Vielschreiberei.

Wir bitten daher dringend, diesen Gegenstand nicht als ein Nebending zu betrachten, von dem es gleichgültig ist, wie es behandelt wird, und wollen noch einmal unter II den Hinweis führen, dass die Anwendung des Princips der Miethserhebung auf Grund der Zeit und Wagenachsen allein, einfach und sicher zum Ziele führt.

v. Rz'.

II.

Wir wiesen im vorigen Aufsatz darauf hin, dass die Wagen-Controle, welche die Wageneigenthümerin hauptsächlich nur interessirt, sehr detaillirte Aufschreibungen auf den Stationen, zwischen welchen ein Wagen läuft, nothwendig macht. Die Führung der Wagen-Controlbücher auf den Stationen in der jetzigen Form ist daher unerlässlich.

Ferner ist es eine für die Wagen-Controle unerlässliche Bedingung: bei der Benutzung fremder Wagen, dieselben nach der Entladung auf der Bestimmungs-Station, stets der Eigenthümerin sofort wieder zuzuführen und zwar über dieselbe Endstation, über welche der Wagen die Heimath verlassen hat.

Werden diese beiden Bedingungen erfüllt, so ist jederzeit aller Nachweis zu führen, welcher die Controle der Wagen für die Eigenthümer nöthig machen kann.

Wir wiesen ferner darauf hin, dass es unrichtig ist, die Ausschreibungen aus den Control-Büchern mit allen Details, als Grundlage für die Berechnung der Wagenmiethe zu benutzen und begründen dies dadurch, dass diese Vielschreiberei überflüssig ist 1) weil man weit leichter und dabei richtiger die Miethsbeträge nach Achsenzahl und Benutzungszeit der Wagen zu berechnen vermag; 2) weil man durch Berechnung des Wagenlaufes nach Meilen ohne Zeitrechnung nicht ausreicht, also eine Doppelrechnung zu führen gezwungen ist, da erwogen werden muss, ob die Ausbleibezeit des Wagens im richtigen Verhältniss zur durchlaufenen Meilenzahl steht; 3) weil es ohne Aufwendung ausserordentlicher Arbeitskräfte gar nicht möglich ist, die Auszüge aus den Control-Büchern in allen Details zu prüfen; 4) weil durch diese Prüfungen und gegenseitige Anerkennungen ein grosser Zeitverlust entsteht, welcher das Abrechnungsgeschäft ausserordentlich verzögert; 5) weil bei alledem die Miethsentschädigung nur eine annähernd richtige ist und weil man, um ungenaue Resultate zu erlangen, denn doch wenigstens sich die Arbeit etwas weniger kostspielig und unbequem machen sollte.

Wir behaupteten, dass bei einem Miethsgeschäft nur der Werth des Objectes und die Zeit der Benutzung desselben in Betracht kommen.

Der Werth der Wagen der verschiedenen Verwaltungen kann nur im Durchschnitt nach gewissen Kategorien angenommen werden, wie dies ja auch bei der Berechnung der Miethe nach dem Meilendurchlauf geschieht. Die Achsenzahl repräsentirt den verschiedenen Werth des Wagens am einfachsten und wir nahmen deshalb

für einen 2achsigen Wagen	1200	Thlr.
„ „ 3 „ „	1800	„
„ „ 4 „ oder doppelachsigen Wagen	2400	„ als

Werth an incl. aller Ergänzungs-Reparaturen, welche dessen Unterhaltung im Verlauf der Zeit nothwendig macht. — Wir rechneten ferner 10 % von diesen ausserordentlich hoch angenommenen Beträgen als Jahresmiethe und Amortisationsbetrag und kamen so zu dem Resultate, dass höchstens

für einen 2achsigen Wagen täglich	10	Sgr.
„ „ 3 „ „ „	15	„
„ „ doppeltragfäh. oder 4achsigen Wagen täglich	20	„

Wagenmiethe zu zahlen bleibt.

Gegenwärtig bringt ein 2achsiger Wagen auf den meisten Bahnen auf je 10 Meilen tour und retour 1 Thlr. Miethe; also auf 5 Meilen 15 Sgr. und auf 50 Meilen 5 Thlr.

Da ein Wagen, abgesehen von der Be- und Entladung unter allen Umständen die Entfernung tour und retour

bis 10 Meilen in 1 Tag
„ 20 „ „ 2 Tagen
„ 50 „ „ 5 „

d. h. täglich 20 Meilen zurücklegen kann, so erlangt eine jede fremde, benutzende Verwaltung den ausserordentlichen Vortheil, statt früherer 5 Thlr. für den Wagenlauf auf 50 Meilen Bahnlänge nur 5mal 10 Sgr. oder 1 Thlr. 20 Sgr. Miethe zahlen zu müssen, wenn sie die Entladungszeit auf ein Minimum reducirt. Die Wageneigenthümerin aber geniesst neben der ordnungsmässigen Wagenmiethe den Vortheil, dass ihr das Transport-Material so schnell als nur irgend möglich ist, wieder zugeführt werden wird.

Die Berechnung soll in der Weise geführt werden, dass auf den Uebergangsstationen täglich ein Auszug aus dem Wagen-Controlbuche gemacht und dabei nur die Achsenzahl notirt wird.

Welchen Wagen die Achsen angehören ist dabei durchaus gleichgültig, weil nur in Betracht kommt, welcher Verwaltung die Miethe dafür zusteht.

Eine Schwierigkeit tritt dabei auf in Betreff derjenigen Wagen, welche nach so nahe gelegenen Stationen einer fremden Verwaltung übergehen, dass sie möglicherweise an dem Tage des Empfangs, der von Mittag zu Mittag gerechnet werden müsste, noch wieder abgeliefert werden können, also die kurze Strecke miethsfrei laufen würden. Diese Schwierigkeit ist aber zu umgehen, indem für solche, noch am Empfangstage zurückgelieferte Wagen nur die halbe Miethe mit 2½ Sgr. pro Achse gerechnet würde.

Diesen Anforderungen würde die Aufstellung und gegenseitige Anerkennung von Tages-Rapporten der Uebergangs-Station in nachstehender Form entsprechen.

Wagen der N. N. Verwaltung
vom 15/16. October 1862.

Rest vom vorigen Tage (14/15)	7 Achsen
Neu aufgeliefert	10 „
Es befanden sich daher auf der Bahn	17 Achsen

Abgeliefert:

Wagen vom 15. von früher:
6 Achsen (à 2½ Sgr.) 5 Achsen (à 5 Sgr.) zus. 11 Achsen
bleiben Rest 6 Achsen à 5 Sgr.

N. N. Wagenmeister.

Aus diesen Tages-Rapporten würde ein entsprechender Monats-Rapport wie folgt aufgestellt:

N. N. Eisenbahn.

Miethsabrechnung über Wagen der N. N. Verwaltung pro October 1862.

Datum October	Es befanden sich auf der Bahn: Rest v. vorigen Tage	neu aufgeliefert	Achsen in Summa	Es wurden abgeliefert: am selben Tage	ausserdem	Es bleiben Rest	Summa der Achsen	Es sind zu bezahlen: à 2½ Sgr.	à 5 Sgr.
1	2	10	12	5	2	5	12	5	7
2	5	20	25	10	2	13	25	10	15
3	13	0	13	0	0	13	13	0	13
4	13	12	25	0	7	18	25	0	25
u. s. f.									
1. Nov.	(18)			15	11	49	75	15	60

Der ganze Monats-Rapport beträgt demnach höchstens 31 Zeilen für eine jede Verwaltung, statt 31 Bogen und mehr der jetzigen Aufschreibungen.

Das Central-Control-Büreau empfängt dieselben von den Endstationen einer jeden Bahn und ein einziger Beamter wird durch dieselben in den Stand gesetzt, die Miethsabrechnung für sämmtliche Bahnen Deutschlands allmonatlich aufzustellen, indem in einem Hauptbuche eine jede Verwaltung ihr Conto erhält, in welches unter „Soll" die schuldige Miethe und unter „Haben" die von den verschiedenen Verwaltungen zu fordernde Miethe nach den Rapporten eingetragen wird, nachdem die etwa durch Reparaturen und andere aussergewöhnliche Umstände verspäteten Wagen, auf Grund der besonderen Meldungen zurückgerechnet wurden.

Wir wiederholen die dringende Bitte, diesem Gegenstande die wünschenswerthe Beachtung zu schenken und durch Unterstützung des Vorschlages an geeigneter Stelle dem jetzigen Unwesen der Miethsabrechnung ein Ende zu machen. v. Rz'.

Anmerkung. So weit wir die Sache zu beurtheilen vermögen, ist der Vorschlag des Herrn Verfassers durchaus practisch und sehr zu empfehlen. Daher können wir uns dem vorstehend ausgesprochenen Wunsche nur anschliessen, fordern aber zugleich die Herren Fachmänner auf, ihre Ansicht für oder wider in unserer Zeitung auszusprechen. Die Red.

Eisenbahn-Rechtsfall,

betreffend Entschädigung wegen verspäteten Eintreffens eines Frachtgutes.

Es sind uns die Urtheile eines in zwei Instanzen vom Wiener Handels- und Oberlandesgerichte zu Gunsten der K. K. priv. Theissbahn neuerdings entschiedenen Entschädigungsprocesses zugegangen, bei welchem es sich um verspätetes Eintreffen eines nach Debreczin bestimmten, in Prag am 17. December 1857 aufgegebenen, jedoch in Folge undeutlicher Adresse anstatt nach Debreczin nach Szolnok kartirten Gutes handelt.

Der den Urtheilen (wir theilen solche im Auszuge mit) zu Grunde liegende Rechtsfall ist folgender:

Ein von dem Spediteur Ferdinand Müller der Prager Eisenbahnverwaltung am 16. December 1857 im Auftrage des Klägers, des Handelsmann F. Furmann zu Miscolz, zur Beförderung nach Debreczin übergebenes Frachtgut von 19 Kisten Porzellan blieb, nachdem selbes bereits am 22. December in Szolnok angelangt war, daselbst liegen, weil sich Niemand meldete, und kam erst nach mehrfachen Reclamationen am 15. Januar 1858 am Orte seiner Bestimmung an, d. h. zu einer Zeit, wo der Antonimarkt in Debreczin bereits begonnen und das Engros-Geschäft, wegen dessen der Adressat Furmann eben diesen Markt bezogen hatte, bereits vorüber war, so dass sich des Letzteren Kunden bereits andererseits mit Waaren versehen hatten und die seinigen unverkauft blieben. Durch dieses Verhalten der Theissbahn-Gesellschaft will nun Kläger einen Schaden erlitten haben, welchen er in der Klage specificirt und der in Auslagen für Beförderung von Reclamations-Telegrammen, Porto für derlei Briefe, für Lagerzins in Szolnok, Zinsen der Frachtgebühr, Provisions- und Zinsenentgang, Entlehnung und Verpflegung des Marktgehilf-Personals, Hüttenzins und Magazinsauslagen bestehend, auf eine Summe von 541 fl. 96 kr. angeschlagen und berechnet wird.

Das Gericht erster Instanz, das K. K. Handelsgericht in Wien, wies den klägerischen Anspruch zurück, davon ausgehend, dass weder aus dem Frachtbriefe noch sonst aus einem Documente die Eisenbahnverwaltung habe wissen können oder gewusst habe, dass die Waare zum Bezuge des Antonimarktes versendet werde. Höchstens könne dem Mandatar Müller als Aufgeber ein Verschulden vorgeworfen werden, falls derselbe in dem Frachtbriefe anstatt den Endpunct der Sendung am Schlusse der Adresse, die Zwischenstation am Ende und den eigentlichen Bestimmungsort in die Mitte gesetzt und dadurch die Postexpedition zu irriger Kartirung nach Szolnok verleitet habe, wofür er dem Kläger als Mandatar verantwortlich sein würde. Auch sei die Aufgabe des Frachtbriefes bei der Eisenbahnstation Prag erfolgt, insbesondere die Ausstellung des Aufgabe-Recepisses aus der ausdrücklichen Angabe von der Station Prag nach Szolnok, wodurch offenbar der ganze Irrthum veranlasst wurde. Dieses Recepisse hätte aber bei gehöriger Aufmerksamkeit dem Kläger sogleich auffallen und er oder sein Mandatar rechtzeitig zur Einleitung der zweckmässigen Reclamation auffordern müssen, wo alsdann die Waaren noch weit früher an ihren Bestellungsort Debreczin angelangt wären. Diese Ausstellung des Recepisses sei gleichfalls von der Station Prag aus erfolgt, diese letztere aber ein Organ der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und keineswegs der verklagten Gesellschaft. Abgesehen hiervon, falle aber ein die Entschädigung begründendes Verschulden schon dadurch hinweg, dass eine bestimmte Lieferzeit hier gar nicht direct bedungen worden, der Zweck des Bezuges der Waaren zum Antonimarkte nach Debreczin nicht angegeben und somit auch indirect eine solche nicht stipulirt erscheine.

Aber wäre auch eine solche bedungen worden, so könnte daraus die geforderte Vergütungs-Forderung nicht abgeleitet werden, da die Haftungspflicht für derlei Fälle durch a. h. genehmigten Bestimmungen für die Frachtenbeförderung auf den concessionirten Eisenbahnstrecken der verklagten Gesellschaft No. 16 ad II genau normirt seien und daher für diese Gesellschaft einerseits und die versendenden Parteien, welche diese Anstalt benutzen, die Stelle eines stillschweigend eingegangenen Vertrages vertreten.

Nach §. 7 dieser Bestimmungen aber fallen alle aus unrichtigen Angaben in den Frachtbriefen oder durch Unterlassung von Angaben in denselben entstehenden nachtheiligen Folgen der betreffenden Partei zur Last, und nach §. 2 lit. D wird bei Nichteinhaltung einer (bedungenen) Lieferzeit von der Bahnanstalt ein angemessener Theil der Frachtgebühr zurückgezahlt, nach lit. E aber für sonstige aus der Verspätung der Lieferung etwa entspringenden Schaden für Güter, sei es mit oder ohne Lieferzeit, keine Haftung übernommen.

Es sei hiernach von keiner practischen Folge, in die Frage einzugehen, ob Kläger die Zufügung eines Schadens zu erweisen vermocht oder erwiesen habe, da nicht nur kein Verschulden der verklagten Gesellschaft erwiesen ist, sondern selbst ein solches erwiesenes Verschulden keine in den genannten Frachtbestimmungen ausdrücklich festgesetzte Haftungspflicht begründen könnte, auf welche zu beschränken jeder Versender sich durch Benutzung der verklagten Gesellschaft und durch die hierdurch erfolgende Unterwerfung unter die für dieselbe geltenden Frachtbestimmungen anheischig mache und somit auf jeden höheren Entschädigungsanspruch freiwillig verzichte. (Urtheil vom 31. Mai 1861.)

Das K. K. Oberlandesgericht bestätigte durch Decret vom 2. Juli 1862 dieses die angestellte Klage a limine zurückweisende Erkenntniss aus folgenden Entscheidungsgründen:

Es wird zwar zugestanden, dass die Fracht in Szolnok liegen blieb, weil das Eisenbahn-Expedit in Prag, durch die fehlerhafte Ausstellung des Frachtbriefes inducirt, die Waaren statt nach Debreczin nach Szolnok kartirt hat. Ebenso richtig ist, dass der Frachtbrief bei aufmerksamer Lesung die Eisenbahn-Station Debreczin als Bestimmungsort bezeichnet. Dessen ungeachtet erscheint der Entschädigungsanspruch gegen die verklagte Gesellschaft nicht begründet, denn das Verfrachtungsgeschäft ist mit der Eisenbahnverwaltung in Prag abgeschlossen worden, welche für die nicht gehörige Vertragserfüllung verantwortlich ist. Abgesehen hiervon, so sind die am 16. December 1857 aufgegebenen Frachtgüter am 22. December 1857 in Szolnok, und von da nach längerem Aufenthalt am 15. Januar 1858 in Debreczin eingelangt. Wenn erwogen wird, dass eine bestimmte Lieferzeit nicht bedungen, auch der Zweck der Sendung als Marktgut nicht erklärt wurde, so frägt es sich, ob der Aufenthalt in Szolnok einen Grund zur Entschädigung bietet. Dieser Aufenthalt wäre vermieden worden, wenn sogleich bei der Bahndirection in Prag angefragt worden wäre. Uebrigens ist nach den allein hier massgebenden Bestimmungen No. 16 bei gegen das Uebereinkommen verspäteter Lieferung nur ein angemessener Theil der Frachtgebühr als Aequivalent des Schadens zurückzuzahlen, und wenn bei anderen Sendungen die Thunlichkeit entscheidet, so kann wohl von einer durch die unterlaufene Stradirung aufgehaltenen, aber nicht von einer verspäteten Lieferung die Rede sein. Die Waaren sind noch zur Marktzeit eingetroffen und der Kläger hat nicht dargethan, dass früher Nachfragen um derlei Marktartikel stattgefunden haben.

Eine widerrechtliche Beschädigung des Klägers durch die verklagte Gesellschaft liegt demnach nicht vor, und das erstrichterliche Urtheil wurde bestätigt, was den Ersatz der Appellationskosten zur Folge hat.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Belgard-Dirschau. (Project.) Im Auftrage des Directoriums der Berlin-Stettiner Bahn ist von dem Mitgliede desselben, Herrn Geh. Rath Stein, in einer so eben erschienenen Broschüre der Kosten-Anschlag nebst Erläuterungsbericht zum Bau der projectirten Eisenbahn von Belgard über Bublitz, Baldenburg, Schwöneck nach Dirschau aufgestellt. Der Kosten-Anschlag ergiebt nach Berücksichtigung der neuesten Erfahrungen und mit Voraussetzung der kostenfreien Bewilligung des Grund und Bodens für die 26½ Meilen lange Strecke 8 Millionen Thlr., sodass die durchschnittlichen Gesammtkosten pro Meile auf 300,900 Thlr. zu stehen kommen.

Hessische Ludwigsbahn. Mainz, 21. Sept. Die neue Eisenbahn-Rheinbrücke dahier, welche Mainz mit der Mainspitze verbindet, wird nicht, wie in den Zeitungen verbreitet, im October, sondern frühestens erst im December eröffnet werden können. Die Arbeiten sind bis auf den letzten Bogen nach Mainz zu ihrer Vollendung nahe.

Leobschütz-Neustadt-Neisse. Die Direction der Wilhelmsbahn hat von dem Handelsminister den Auftrag erhalten, die zu diesem Bau erforderlichen bereits vorhandenen Vorarbeiten einer speciellen Prüfung zu unterwerfen und die sorgfältigsten Ermittelungen zur Aufsuchung der bauwürdigsten Linien anzustellen. In Folge dessen wird nunmehr mit diesen Vorarbeiten, mit dem Vermessen und Nivelliren und Aufsuchen der geeignetsten Bahnlinie Seitens der Kgl. Direction der Wilhemsbahn begonnen.

Pfälzische Eisenbahnen. Neustadt-Dürkheim. Am 22. Octbr. d. J. soll die erste Generalversammlung (zur Constituirung der Gesellschaft sowie Berathung und Beschlussfassung über deren Satzungen) im Bahnhofsgebäude zu Ludwigshafen a. R. stattfinden. (S. officielle Bekanntmachung S. 786).

— r — **Bayerische Staatsbahnen.** (Nürnberg-Würzburg.) Unserer Notiz in No. 78 S. 772 tragen wir noch nach: Der Bahnhof der Frankenbahn in Fürth wird sehr gross, er umfasst 43 Morgen Land und erhält eine Breite von 300 Fuss; sieben Geleise in demselben sind bereits gelegt. Die Gerüste für die Ueberbrückung des Bettes der Regnitz bei Fürth sind in Arbeit; im nächsten Jahre hofft man den ganzen schwierigen Bau vollenden zu können.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. (August-Einnahme). Dieselbe schloss mit 15,349 Thlr., oder 13⅓ Procent Plus; ein guter Theil dieser Mehr-Einnahme mag wohl auf die Stettin-Stargarder Strecke fallen, weil auf dieselbe alle von der Stargard-Posener und der Hinterpommerschen Bahn kommenden Güter übergehen, das Plus der Letzteren mit 3329 Thlr., circa 10 Proc., spricht für die Zunahme des von Hinterpommern gekommenen Verkehrs. Nach den in Stettin in letzter Zeit erschienenen Einfuhrlisten war der Verkehr auf der Stettin-Stargarder Bahn auch in diesem Monat sehr lebhaft und darf man also auch gute Einnahme der Anschlussbahnen, der Stargard-Posener und Posen-Breslauer voraussetzen, vom 7. bis einschliesslich 13. d. M. wurden in Stettin auf der Stettin-Stargarder Bahn 20,516 Scheffel Weizen, 10,415 Scheffel Roggen, 12,720 Scheffel Gerste und circa 10,000 Scheffel andere Feldfrüchte, sowie 11,223 Ctr. Zink zugeführt. (N. Z.)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. (Kündigung der Prioritäts-Obligationen Lit. C. und D.) Das Directorium kündigt die sämmtlichen im Course befindlichen Prioritäts-Obligationen Lit. C. und D., zur Rückzahlung am 2. Januar 1863. Diejenigen, welche auf einen Umtausch in 4proc. Obligationen Lit. C. neuer Emission eingehen, haben ihre Obligationen vom 4. October bis 4. November bei den Cassen der Gesellschaft einzureichen, wo ihnen Zug um Zug die neuen Obligationen ausgehändigt werden. Sie erhalten ausserdem eine Conversions-Prämie von einem Procent und ¼ Procent Zins-Differenz für das 2. Semester dieses Jahres.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. (August-Einnahmen). Dieselbe überstieg im August die Zahl der beförderten Personen um 14, die Einnahme aus dem Personen-Verkehr um 18 Proc., es ist also der durchgehende Verkehr gestiegen; jedenfalls wieder in Folge der Eröffnung der Harzbahn, weil die auf dieselbe übergehenden Personen die Potsdam-Magdeburger Bahn in ihrer ganzen Länge befahren haben. Im Güterververkehr fiel der Ertrag pro Centner von $5_{,87}$ auf $5_{,70}$ Sgr., eine Differenz, welche gegenüber den stattgehabten

Tarif-Herabsetzungen gering ist. Die Letzteren sind besonders für den durchgehenden Verkehr und zu dem Zwecke eingetreten, um mit anderen Linien und der Schifffahrt mit Erfolg concurriren zu können. Es hat sich auf diese Weise ein Differential-Tarif-System gebildet, welches den Zwischenhandel in seiner Existenz bedroht, und doch im Interesse des Eisenbahn-Verkehrs eine Nothwendigkeit ist. Beispielsweise kostet der Centner Getreide von Breslau nach Magdeburg, etwa 67 Meilen, à circa 3 Pf., 16 Sgr. und von Breslau nach Braunschweig, etwa 81 Meilen, à 2 Pf., nur 13 Sgr. Ein ähnliches ungünstiges Verhältniss besteht für Berlin. Der Tarifsatz von 2 Pf. pro Centner und Meile scheint für Getreide auf längeren Strecken überhaupt mehr und mehr zur Anwendung zu kommen, neuerdings ist derselbe auch im Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verbande auf der Route Leipzig-Düsseldorf, über die Thüringische, Kurhessische Nordbahn, Westfälische und Bergisch-Märkische zur Anwendung gekommen, doch ist die Entfernung zwischen Breslau und Düsseldorf auf der Route über Berlin Magdeburg etc. um circa 12 Meilen kürzer, als über Leipzig. (N. Z.)

Oberhohndorf-Rainsdorfer Kohlen-Eisenbahn. (Abschlags-Dividende.) Vom 1. November ab wird eine Abschlags-Dividende von 4 % oder 12 Thlr. pro Actie bei Wilh. Stengel in Leipzig ausgezahlt.

†† **Thüringische Eisenbahn.** (General-Versammlung.) Weissenfels, den 22. Septbr. 1862. Die heutige General-Versammlung der Thüringischen Eisenbahn-Actionäre wurde bald nach 12 Uhr durch den Grossh. Sächs. Regierungs-Commissar und Stellvertreter des Vorsitzenden der Direction, Regierungs-Assessor Herrn Dr. Reinhardt, eröffnet. Zu derselben hatten sich 296 Actionäre mit 2113 Actien eingefunden, welche 332 Stimmen repräsentirten, sodass auf die bei dem Unternehmen betheiligten drei Staats-Regierungen von Preussen, Weimar und Gotha 111 Stimmen fielen. Nach Vorlesung der Tages- und Geschäfts-Ordnung gab der Vorsitzende eine kurze historische Darlegung der in der vorjährigen General-Versammlung zu Tage getretenen Differenzen und führte namentlich aus, dass gerade die Frage über den Abstimmungs-Modus wesentliche Veranlassung dazu gegeben habe, sodass die Gesellschafts-Vorstände, um allen künftigen Zweifeln zu begegnen, eine genaue Feststellung dieses Punctes wünschen mussten und durch längere Verhandlungen mit den Staats-Regierungen dazu gelangt seien, der heutigen Versammlung die präcise Feststellung des in Zukunft zu beobachtenden Verfahrens in der durch die Tages-Ordnung veröffentlichten Weise (vgl. S. 719) zur Genehmigung zu unterbreiten. An der hierauf folgenden Debatte betheiligten sich namentlich die Herren Staatsrath Thon aus Eisenach, Bürgermeister Rummel aus Halle, Regierungsrath Neumann aus Erfurt und Advocat Fries aus Weimar und wurde im Verlauf derselben hauptsächlich geltend gemacht, dass es sich im vorliegenden Falle um eine eigentliche Statuten-Aenderung nicht handeln könne, vielmehr nur eine Interpretation der betreffenden statutarischen Bestimmung in Frage käme, dass man aber, da einmal die Staats-Regierungen die erstgedachte Auffassung der Sachlage adoptirt hätten, aus Zweckmässigkeits-Gründen für die Vorlage stimmen möge. Dieselbe wurde demnächst und ausserdem ein vom Herrn Advocat Fries gestelltes Amendement, „dass es den Staats-Regierungen gefallen möge, in den Statuten-Nachtrag zwischen die Worte: „Den Staats-Regierungen steht ein Viertheil der bei jedesmaliger Beschlussfassung abgegebenen — Stimmen zu," das Wort „gültigen" einzuschalten;" durch Acclamation einstimmig angenommen.

Der zweite Gegenstand der Tages-Ordnung: Wahl von drei Verwaltungsraths-Mitgliedern, ward durch Wiederwahl der ausscheidenden Herren Oberbürgermeister Rasch in Naumburg, Bergrath Glenck in Gotha und Appellationsgerichts-Vicepräsident Dr. Heerwart in Eisenach erledigt.

Zu dem dritten Puncte der Tages-Ordnung, dem Geschäftsberichte für das Jahr 1861 wurden, nachdem einzelne Theile desselben vom Vorsitzenden nochmals zur Kenntniss der Versammlung gebracht waren, keine weiteren Bemerkungen gemacht.

Der Vorsitzende brachte hierauf zur Sprache, dass ein Antrag auf Niedersetzung einer Commission zur Revision resp. Aenderung des Gesellschafts-Statuts zwar von einem Actionär gestellt, aber wieder zurückgezogen sei, und beantwortete eine Interpellation wegen des Baues der Bahn von Bebra über Fulda nach Hanau, resp. wegen Fortführung der Weissenfels-Geraer Linie dahin, dass die Direction beiden Unternehmungen die unausgesetzteste Aufmerksamkeit widme und dass der Bau der ersteren durch die Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn wahrscheinlich sei, für die Weiterführung der Bahn von Gera ab jedoch auf eine Unterstützung der betheiligten Regierungen durch Gewährung von Zinsengarantien nicht zu rechnen und für jetzt noch nicht zu übersehen sei, ob die Bemühungen des gebildeten Comités von Erfolg sein würden. Eine weitere Interpellation bezüglich des nach Mittheilungen öffentlicher Blätter von der Direction gefassten Beschlusses, für die Deutsche Flotte einen Beitrag von 1000 Thlr. zu bewilligen, fand Beantwortung in der Weise, dass die Ausführung des Beschlusses noch nicht stattgefunden habe und erst nach eventueller Genehmigung einer späteren General-Versammlung stattfinden könne und werde.

Hiermit war die Versammlung beendigt und ist schliesslich nur noch zu bemerken, dass vom Pastor Dr. Wendel aus Sachsenhausen schon bei Berathung des ersten Gegenstandes der Tages-Ordnung geltend gemacht wurde, wie zweckmässig es sein werde, wenn sich die Actionäre über die in den General-Versammlungen zur Erörterung gelangenden Gegenstände vorher besprechen könnten und die beste Gelegenheit hierzu dadurch geboten werde, dass die Actionäre schon am Tage vor der General-Versammlung zu den nöthigen Vorberathungen zusammentreten, zu diesem Behuf aber die freie Fahrt der Actionäre auch auf diesen Tag auszudehnen sei. Der hierauf besonders gestellte Antrag konnte jedoch, da solcher nicht rechtzeitig vorher eingebracht war, nicht zur Abstimmung gelangen, musste vielmehr der nächsten General-Versammlung zur Beschlussfassung vorbehalten bleiben.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Der Mitteldeutsche Eisenbahnverband, welcher jüngst seine Conferenz in Bremen abhielt, kommt am 23. Oct. in Hamburg wieder zu einer Berathung zusammen.

⨯ **Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband.** (Wagen-Abrechnung.) Die Abrechnung über die Wagen-Achs-Miethe zwischen der Kaiserin Elisabeth-Bahn, den Königl. Bayerischen Bahnen und den priv. Bayerischen Ostbahnen einerseits, und den Königl. Württembergischen Bahnen, der Grossh. Badischen Bahn und der Main-Neckarbahn andererseits ist dem Centralbüreau des Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbandes übertragen.

Main-Weserbahn. (August-Einnahme). Dieselbe beträgt für: 1) Personen und Gepäck 34,681 Thlr. 10 Sgr., 2) Frachtverkehr 52,673 Thlr. 15 Sgr., zusammen 87,354 Thlr. 25 Sgr., um 3286 Thlr. mehr als v. J. Bis Ende August 640,143 Thlr. 8 Sgr., 1861 536,025 Thlr. 17 Sgr., 1862 mehr 104,117 Thlr. 21 Sgr.

Rheinische Eisenbahn. (August-Einnahme). Dieselbe ist sehr günstig, nicht allein weil sie gegenüber einem Mehrertrage von $14^2/_3$ Procent im August vor. Jahres, mit 18 Procent Plus schloss, sondern auch weil auf den Personenverkehr 27,103 Thlr. oder 54 Proc. der Gesammt-Mehreinnahme fallen, derselbe schloss mit 14, der Güterverkehr mit $26^1/_2$ Procent Plus, es liegt also eine nach beiden Seiten hin überraschende Verkehrs-Entwickelung vor, und um so mehr, weil der August eine Einnahme erreicht hat, wie niemals ein Monat vorher, und weil das Plus einer sehr hohen Einnahme im vorigen Jahre gegenüber steht. Bis Ende August hat die Bahn 238,450 Thlr. oder 14 Proc. Plus erzielt, das ergiebt fast $1^1/_2$ Procent Brutto und mit Berechnung von 37 Procent Betriebs-Ausgaben (gegen $36_{,81}$ Procent in 1861) $0_{,94}$ Procent Netto des Actiencapitals. Es ist die Besorgniss ausgesprochen worden, die Verwaltung werde, sobald der Pari-Cours der Actien erreicht ist, mit der Emission neuer Stamm-Actien vorgehen. Die Emission weiterer 5 Millionen Thaler Stamm-Actien ist allerdings durch Kgl. Privilegium vom 26. September 1859 zugelassen, aber der damals bestandene Geldbedarf ist gedeckt und ein neuer nicht so nahe, um eine weitere Actien-Emission sobald in Aussicht zu nehmen.

Hessische Ludwigsbahn. (August-Einnahme.) Dieselbe steht mit nur $5^1/_3$ Procent Plus in ihrem Mehrertrage gegen die Vormonate zurück, weil der im vorigen Jahre über die Bahn gegangene Getreideverkehr fehlt. Die sonstigen Verkehrsquellen haben also nicht allein diesen Ausfall gedeckt, sondern auch das erwähnte Plus geliefert; es spricht auch für die innere Entwickelungsfähigkeit der Bahn und dafür, dass dieselbe auch unabhängig von dem immer mehr oder weniger von Conjuncturen abhängigen Getreidetransport in den Einnahmen fortschreitet. Das Plus bis Ende August beträgt noch volle 20 Procent, wobei nicht ausser Betracht zu lassen ist, dass im vorigen Jahre in Folge der Verwendung der Einnahmen zu denjenigen Zwecken, zu welchen eine Million Gulden Stammactien emittirt wurden, die Zinszuschüsse ganz gefehlt haben. In diesem Jahre darf man mit Sicherheit auf solche rechnen.

Taunus-Eisenbahn. (Fahrplan-Aenderung.) Mit Donnerstag, den 18. d. M., von welchem Tage an ein Theil der Züge der Taunus-Eisenbahn einen directen Anschluss an die Züge der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn an dem neuen Anschlusspunct an der Biebricher Zweigbahn erhält, wird der Schnellzug No. 15 der Taunusbahn um 4 Uhr 10 Min. (statt 4 Uhr 15 Min.) Nachm. von Frankfurt abgelassen. (Ankunft zu Wiesbaden 5 Uhr 10 Min. Abends statt 5 Uhr 20 Min.) Die mit diesem Zuge correspondirende Abfahrt der Dampffähre am Fischthor zu Mainz erfolgt präcis 4 Uhr 40 Min.

Ausland.

Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn. (Hasselt-Antwerpen.) Nach dem „Moniteur des intérêts matériels" hat die Belgische Nordbahn der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn-Gesellschaft in der Generalversammlung vom 9. September den Bau und Betrieb der Linie Hasselt-Antwerpen im Anschluss an die Aachen-Mastrichter Eisenbahn übertragen. Der gar keine Terrainschwierigkeiten darbietende Bau wird unverzüglich in Angriff genommen und damit eine directe Verkehrslinie zwischen Rotterdam-Moerdik-Antwerpen-Hasselt-Mastricht-Aachen, voraussichtlich unter einheitlicher Betriebleitung, hergerichtet werden. Es wird damit eine Concurrenz-Route für die Belgische Staatsbahn-Linie Antwerpen, Mecheln, Lüttich, Aachen geschaffen.

Thorn-Warschau. Thorn, 18. Sept. Der Bau der Eisenbahnstrecke von Warschau bis zur Landesgrenze wird jetzt ungemein gefördert. Die Bahnstrecke von Kutno bis Wloclawek soll spätestens am 10. October dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Es sind

bereits die Schienen von Wloclawek bis Alexandrowo (dem jenseitigen Grenzbahnhofe) gelegt und bleibt nur noch der kurze Tract von Alexandrowo bis zur Landesgrenze übrig, welcher auch baldigst hergestellt und somit der Schienenweg von Thorn bis Warschau vollständig ausgeführt sein wird. Thorn-Bromberg ist bekanntlich bereits eröffnet, so dass also hiermit die ganze Bahn von Warschau nach Bromberg vollendet sein würde, welche Warschau sowohl Berlin als Petersburg bedeutend näher bringt, als die bisherige Eisenbahnverbindung über die Warschau-Wiener und Oberschlesische Bahn.

Warschau-Petersburger Eisenbahn. Die B. B. und die N. Z. melden übereinstimmend: Am 18. d. M. ist der erste Personenzug auf der Warschau-Petersburger Eisenbahn in ununterbrochener Fahrt von Warschau nach Petersburg abgegangen. Die ganze Fahrt dauert mit dem Aufenthalt auf den Stationen 38 Stunden. — Es scheint die nächstliegende kürzeste Eisenbahnverbindung zwischen Warschau und Petersburg über Bialystock, welche bei Wilna in die über Eydtkuhnen nach Preussen führende Bahn einmünden soll, gemeint zu sein, welche nach andern Zeitungen bereits am 15. September (nach Herstellung der Bahnstrecke Grodno-Landwarow) eröffnet sein sollte. Speciellere Nachrichten sind abzuwarten.

Französische Eisenbahnen. Die Eisenbahnen von Napoléon Vendée nach den Sables d'Olonne und nach Bressure sind durch Kaiserliches Decret für Bauten von allgemeinem Nutzen erklärt worden. Die Staats-Unterstützung für erstere Bahn ist auf $2^1/_2$ Mill. Fr. im Ganzen, und für die andere Bahn auf 146,000 Fr. für jeden Kilometer festgesetzt. Eine Verfügung des Arbeitsministers fordert Unternehmungslustige auf, sich um die Bauconcession zu bewerben.

Italienische Eisenbahnen. (Eröffnung.) Die Strecke Florenz-Pontasieve von der Linie Florenz-Foligno über Arezzo wurde am 2. September eröffnet.

Türkische Eisenbahnen. Nach Nachrichten aus Smyrna vom 10. September wurde die Station Ephesus auf der Aidin-Eisenbahn eröffnet. Von Jerusalem soll eine Eisenbahn nach Jaffa gebaut werden, eine Strecke von 25 Stunden, für die man jetzt 2 Tage braucht.

—t— Eisenbahnen auf der Insel Sardinien. Die Italienische Regierung hat kürzlich dem Hause Semeneza zu London die Concession zur Bildung einer Actien-Gesellschaft behufs Erbauung von Eisenbahnen in der Insel Sardinien ertheilt. Es sollen 3 Bahnen von der Hauptstadt Cagliari ausgehend nach Sassari, nach Porto Torres und nach Iglesias, und eine vierte Bahn von Ozieri nach dem Golf von Aranci erbaut werden, deren gesammte Anlagekosten veranschlagt sind zu 3,094,000 £ oder 12,800 £ pro Engl. Meile Bahn. Diese bedeutenden Anlagekosten, deren Höhe sich durch die gebirgige Natur der Insel erklärt, werden sich vermindern durch eine Subvention von Seiten der Regierung, nämlich durch Gewährung von 400,000 Acker Land, deren Werth auf mindestens 800,000 £ geschätzt wird. Ueberdies wird ein jährlicher Reinertrag dieser Bahnen von 576 £ pro lauf. Meile Bahn durch die Regierung garantirt, welche Garantie umsomehr erforderlich ist, da bei der geringen Bevölkerung der Insel eine gute Rentabilität der Bahnen wohl kaum zu erwarten steht. (Nach dem Engineer vom 22. August d. J.).

Telegraphenwesen.

Griechenland. Dem Pariser Pays zufolge hat die Griechische Regierung den Wünschen verschiedener Europäischen Regierungen nachgegeben und verordnet, dass die Telegraphenlinie von Lamia bis zur Türkischen Grenze fortgeführt werden soll, um sich an die Linie von Larissa in Thessalien anzuschliessen. Auf diese Weise kann man in Zukunft von Griechenland aus über Constantinopel mit ganz Europa telegraphiren.

Technische Notizen.

Die Schnellzugs-Locomotive „Duplex". Unter den von der „K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft" zur diesjährigen Londoner Ausstellung gesandten Gegenständen befindet sich eine Schnellzugs-Locomotive von eigenthümlicher Construction, deren hier folgende kurze Beschreibung der Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur-Vereins entnommen ist.

Die Maschine sollte Steigungen von 1 : 150 und Krümmungen von 150° Radius sicher und mit möglichster Schonung der Schienen befahren. Der Director der Maschinenfabrik der Gesellschaft „Haswell", construirte nun zu dem Zwecke die Maschine Duplex, welche mit 4 Cylindern und einer Doppelkurbel versehen ist, wodurch eine Ausgleichung der bewegten Massen, ohne Anbringung von Gegengewichten erzielt werden soll.

Die Maschine hat aussen liegende Rahmen, mit drei vor der Feuerkiste liegenden Räderpaaren mit 11 Fuss Achsenstand. Die Triebachse liegt vor der Feuerkiste; der Durchmesser der Triebräder ist 6′, 6″; die aussenliegenden Cylinder haben $10^1/_2$ Zoll Durchmesser und 24 Zoll Hub. Die Stellung der Triebachse, welche mit 250 Cent. belastet ist, und die geringere Belastung der mittleren Achse mit 194 Centnern gegen die der vorderen Achse mit 200 Ctrn. sollen der Maschine einen ruhigen Gang sichern. — Die Rostfläche der Maschine beträgt 14 □ Fuss, die totale Heizfläche 1250 □ Fuss.

Der cylindrische Kessel hat bis zur Rauchkasten-Rohrwand eine Länge von 13′ 8″, bei einem Durchmesser von 3′ 10″. Die Anzahl der messingenen Siederöhren, welche 2″ äusseren Durchmesser haben, beträgt 160 Stück. Statt der Pumpen befinden sich 2 Giffardsche Apparate an der Maschine. Die Laufräder haben 4 Fuss Durchmesser. Der Inhalt des Wasserraumes im Tender beträgt 270 Cubikfuss, der Inhalt des Brennstoffraumes 230 Cubikfuss.

Die Länge von Vorderbuffer bis zur äussersten Kante der Plattform der Maschine ist 26′ $5^1/_2$″, während die grösste Breite derselben 8′ 11″ beträgt. Die Triebstangen sind 7′ lang; der grösste Schieberweg beträgt $4^1/_2$″; die Voreilungswinkel für rückwärts und vorwärts sind gleich $21^1/_2$ Grad. Das Gewicht der Locomotive bei voller Ausrüstung beträgt 644 Centner.

Die beiden einen Körper bildenden Dampfcylinder liegen oberhalb und unterhalb in Bezug auf eine durch die Achse der Triebwelle horizontal gelegte Ebene; es schneiden sich die Achsen dieser beiden zusammengehörenden Cylinder in der Achse der Triebwelle, und liegen gegen die Horizontalebene unter einem Winkel von 2° 30′.

Die Vortheile der angeführten Construction sollen sein:

1) Das sogenannte Zucken und horizontale Schwanken der Maschine wird nahezu ganz aufgehoben.

2) Alle von der bewegten Masse herrührenden Störungen in verticaler Richtung werden beseitigt; die Triebräder erleiden daher durch die bewegten Massen keine Aenderung in ihren Belastungen.

3) Der Gang der Maschine wird dadurch sicherer und die Abnutzung der Radreifen der Triebräder sowie die der Schienen wird geringer.

Die Maschine wurde in Bezug auf den ruhigen Gang einer doppelten Probe unterworfen; erstens, indem man die Triebräder derselben von den Schienen hob, und die Maschine leer laufen liess; zweitens, bei Fahrten mit einem Zuge auf der Bahn. Zur besseren Vergleichung wurden dieselben Proben mit einer Locomotive Rokitzan gemacht, welche mit Ausnahme der Doppelcylinder genau die Construction und die Dimensionen der Maschine Duplex hat.

Die grössten gemessenen störenden Bewegungen in Linien betrugen bei Maschine Duplex: Horizontal $1_{,0}$ Linie; vertical $2_{,25}$ Linien bei einer Geschwindigkeit von 20 Meilen pro Stunde.

Bei der Maschine Rokitzan dagegen betrugen diese Bewegungen bei 10 bis 11 Meilen Geschwindigkeit: Horizontal 3 Linien, vertical 19 Linien.

Die Probefahrten mit der Maschine Duplex wurden auf der Wien-Neu-Szönyer Linie mit einem Zuge von 100 Centn. Belastung mit verschiedenen Geschwindigkeiten bis zu 14 Meilen pr. Stunde gemacht, wobei die Locomotive selbst bei der grössten Geschwindigkeit auf den gut erhaltenen Bahnstellen vollkommen ruhig ging, und weder ein Galoppiren noch ein Schwanken nach der Seite beobachtet wurde.

Die Locomotive Rokitzan wurde unter gleichen Umständen erprobt. Bis zu einer Geschwindigkeit von 12 Meilen war kein Unterschied im Ganzen wahrnehmbar; über diese Geschwindigkeit hinaus war der Gang der Maschine weniger ruhig.

Den Versuchen nach empfiehlt sich die Haswell'sche Anordnung mit 4 Cylindern für ungewöhnlich grosse Geschwindigkeiten, auch dürfte dieselbe wesentlich zur Erhaltung der Bahn beitragen. —

—t— Schneller Brückenbau. Vor einigen Jahren noch war zur Erbauung des eisernen Crumlin-Viaductes in England die Zeit von $3^1/_2$ Jahren erforderlich. Jetzt verstehen die Engländer solche eiserne Brücken rascher zu bauen; eine eiserne Brücke von 2000 Fuss Länge über den Ebro ward in 8 Monaten erbaut, und die Aufstellung eines eisernen Viaductes von 600 Fuss Länge und 130 Fuss Höhe dauerte nur 1 Monat. In Portugal war kürzlich eine grosse massive Eisenbahnbrücke eingestürzt und in Folge dessen wurde am 12. Juli d. J. auf dem Crumlin-Eisenwerk in England die schleunigste Anfertigung einer eisernen Brücke in Bestellung gegeben. Die Brücke wurde im Verlauf von 18 Tagen vollständig gezeichnet und sämmtliche Eisentheile dazu, im Ganzen 6000 Ctr. Gewicht, angefertigt, sodass dieselben schon am 1. August abgeschickt waren. Die Brücke hat 3 Oeffnungen und ruht auf gusseisernen Säulen von 6 Fuss Durchmesser; die ganze Länge der Brücke beträgt 230 Fuss. Dieselbe enthält 2500 Blechtafeln, Flacheisen und Winkeleisen, die erst in Staffordshire gewalzt wurden, ferner 530 Gussstücke, 30,000 Nieten und 8500 Schraubbolzen. Es mussten 67,000 Nietlöcher durchgeschlagen werden. Vor der Absendung wurden alle Eisentheile genau zusammengepasst, gemalt, mit Nummern bezeichnet und eingepackt, Alles im Verlauf von 18 Tagen. (Nach dem Engineer vom 22. August 1862.)

—t— Electrische Eisenbahn-Signale. Eine Erfindung von William Preece in Southampton besteht darin, dass durch Hülfe eines electrischen Telegraphen die Arme von kleinen optischen Eisenbahn-Telegraphen in gewöhnlicher Weise bewegt werden, damit man auf grosse Entfernungen hin an verschiedenen Puncten der Bahn gleichzeitig optische Signale für die Züge geben kann, um anzuzeigen, ob die Bahn fahrbar ist oder nicht. Diese Erfindung, welche im Engineer vom 22. August d. J. speciell beschrieben ist und in England schon mehrfach zur Anwendung gekommen sein soll, dürfte sich namentlich im coupirten gebirgigen Terrain, bei beweglichen Brücken, Bahnhöfen, Bahnkreuzungen, Tunneln und Abzweigungen von Nebengleisen oder Zweigbahnen als zweckmässig zeigen.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Vom 1. October cr. tritt für Roheisentransporte zwischen diesseitigen und Bergisch-Märkischen Stationen ein ermässigter Frachttarif in Kraft, der auf unseren Stationen unentgeltlich zu haben ist.

Münster, den 24. September 1862.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit der am 16. October l. J. beginnenden Winterfahrordnung gehen die Dampfzüge

von **Nürnberg** nach **Fürth**
von Morgens 8 Uhr bis Abends 7 Uhr
von **Fürth** nach **Nürnberg**
von Morgens $7^1/_2$ Uhr bis Abends $7^1/_2$ Uhr

an Sonn- und Festtagen von beiden Orten eine Stunde länger.

Nürnberg, am 25. September 1862.

Das Directorium.

Königlich Bayerische Pfälzische

Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

In Gemässheit der allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 28. August 1862, sowie der durch die Königl. Staatsregierung genehmigten Uebereinkunft des provisorischen Comités der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn vom $\frac{25\text{ Jan.}}{3\text{. Febr.}}$ 1862 werden diejenigen Herren, welche sich in Folge der Einladung zur Zeichnung vom 18. Septbr. d. J. bei dem Unternehmen der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn betheiliget haben, zu der

Mittwoch den 22. October Morgens 10 Uhr

zu Ludwigshafen am Rhein im Bahnhofgebäude abzuhaltenden Generalversammlung hiermit eingeladen.

Gegenstand der Verhandlung:

1) Constituirung der Gesellschaft;
2) Berathung und Beschlussfassung über die Satzungen.

Diejenigen Herren Unterzeichner, welche dieser Generalversammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 15. October d. J. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen durch Vorzeigung der Interims- oder Gutscheine, beziehungsweise der ausgestellten provisorischen Quittungen oder durch ein nach Nummern geordnetes, von einer öffentlichen Behörde beglaubigtes Verzeichniss dieser Documente auszuweisen, wogegen sie die erforderlichen Einlasskarten erhalten.

Ludwigshafen, den 23. September 1862.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.

Mahla.

Sächs. Schlesische Staats-Eisenbahn.

Seit längerer Zeit lagern auf den Güterböden zu Dresden, Bischofswerda, Bautzen, Löbau, Görlitz, Zittau und Reichenberg die nachverzeichneten Colli, deren Adressaten und Aufgeber nicht zu ermitteln gewesen sind:

1) in Dresden:

R. No. 54. 1 Ballen Garn, 145 Pfd.
M. Liebrecht, Görlitz. No. 11 und 2, zwei leere Fässer.
S. E. No. 3182. 1 Kiste Glaswaaren.

2) in Bischofswerda:

K. 2 gusseiserne Rädchen,
1 Stab Reifeisen,
1 gusseiserne Falzplatte.

3) in Bautzen:

1 Fass Rohzucker, 110 Pfd.
1 Fass Fettschmiere, 280 Pfd.

4) in Löbau:

Adr. J. A. Huber, Buchbindergehilfe, 1 Koffer Effecten, 38 Pfd.
H. M. L. / R. & L. } 161. 1 Kiste Flaschen mit Flüssigkeiten, 15 Pfd.

5) in Görlitz:

$\frac{4}{\text{A}}$ 8258. / 3168. } 2 Kisten Papier
1802. 1 Pack Drucksachen } 379 Pfd.

6) in Zittau:

E. U. 12392. 1 leeres Fass, mit eisernen Reifen versehen.

7) in Reichenberg:

H. W. 246. 1 Kiste Glaswaaren, 67 Pfd.
E. M. 301. 1 Kiste halbrohe Leinwand, 92 Pfd.

Die respect. Absender und Adressaten dieser Güter werden hierdurch aufgefordert, sich zur Abnahme derselben längstens bis zu dem

31. December dieses Jahres

zu melden, widrigenfalls nach Ablauf dieses Termins über diese Güter reglementsmässig weiter verfügt werden wird.

Dresden, am 17. September 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.
von Tschirschky.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Anfertigung, Lieferung und resp. Aufstellung der nachfolgend bezeichneten, zur Ausrüstung unserer neuen Central-Reparatur-Werkstatt zu Witten erforderlichen Gegenstände, nämlich:

1) zweier Dampfmaschinen von resp. 30 bis 35 und 8 bis 10 Pferdekräften,
2) zweier Dampfkessel,
3) einer gusseisernen Dampfrohrleitung,
4) einer desgleichen Wasserrohrleitung,
5) der Wellenleitungen in der Dreherei und Schmiede,
6) 24 Stück Locomotiv- und Schmiede-Rauchfänge,
7) 17 Stück Löschtröge für Schmiedefeuer etc.,
8) einer Anzahl gusseiserner Heerdplatten, Düsen und Düsenrohre für die Schmiedefeuer,
9) sämmtliche zu einem Schweissofen erforderlichen Guss- und Schmiedetheile,

soll — in 4 Loose eingetheilt — im Wege der Submission verdungen werden.

Die massgebenden Bedingungen, sowie die Constructionszeichnungen sind in dem Büreau unseres Maschinenmeisters hierselbst einzusehen, auch können Abdrücke der ersteren nebst dem Submissionsformulare von dort bezogen werden.

Anerbietungen, welche versiegelt und unter der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Ausrüstungs-Gegenständen für die Wittener Werkstätte“

portofrei an uns einzureichen sind, werden bis zum 15. October d. J. entgegengenommen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in unserem hiesigen Central-Baubüreau stattfinden wird.

Elberfeld, den 23. September 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Bei der am 22. d. Mts. stattgehabten Ausloosung der für das laufende Jahr zu amortisirenden 4procentigen Prioritäts-Actien (Prioritäts-Obligationen I. Serie) der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn wurden folgende Nummern gezogen:

No. 20. 77. 90. 154. 213. 375. 512. 565. 598. 615. 707. 973. 1255. 1337. 1468. 1499. 1576. 2030. 2031. 2131. 2153. 2215. 2230. 2475. 2554. 2600. 2800. 2867. 3137. 3156. 3161. 3229. 3308. 3396. 3495. 3580. 3581. 3611. 3614. 4069. 4084. 4092. 4145. 4357. 4393. 4395. 4430. 4492. 4643. 4757. 4760. 4799. 4872. 4884. 4975. 5090. 5115. 5151. 5168. 5547. 5549. 6125. 6154. 6186. 6199. 6336. 6385. 6575. 6653. 6722. 6886. 6938. 7048. 7072. 7087. 7114. 7152. 7165. 7187. 7567. 7679. 7888. 7893. 8011. 8198. 8253. 8257. 8403. 8459. 8549. 8695. 8714. 8822. 8916. 9214. 9409. 9431. 9479. 9822 und 9991. **100 Stück.**

Die Auszahlung des Nennwerths dieser Obligationen erfolgt an den Präsentanten gegen Auslieferung derselben vom 2. Januar 1863 ab:

in Elberfeld bei den Herren **von der Heydt, Kersten & Söhne** und bei unserer Hauptkasse,
in Düsseldorf bei den Herren **Baum, Böddinghaus & Co.,**
in Cöln bei dem **A. Schaaffhausen**'schen Bank-Verein und
in Berlin bei den Herren **H. F. Fetschow & Sohn.**

Mit den Obligationen sind zugleich die nach dem 2. Januar k. J. fällig werdenden Zins-Coupons abzuliefern und wird der Betrag der etwa fehlenden an dem Capitalbetrage gekürzt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen sind bisher folgende noch nicht zur Einlösung gelangt:

I. Serie: No. 101. 518. 1010. 1023. 1180. 1191. 1302. 1418. 1720. 3297. 3840. 4123. 4483. 5235. 5252. 5655. 5762. 6431. 6772. 7024. 7432. 7535. 7542. 7595. 8392. 8788. 9035. 9280. 9482. 9720 und 9726.

II. Serie: No. 283. 1200. 2004. 2495. 2675. 2689. 2700 und 3268.

Die Inhaber dieser Obligationen werden zur Vermeidung weiteren Zinsverlustes wiederholt zur Einlösung derselben aufgefordert.

Die seit dem vorigen Jahre zur Einlösung gekommenen ausgeloosten 97 Prioritäts Obligationen I. Serie und 36 Stück II. Serie wurden in Gegenwart eines Notars durch Feuer vernichtet.

Elberfeld, den 25. September 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

480 Stück Achsen mit Rädern

zu Güterwagen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Sonnabend den 11. October d. J. Vormittags 10 Uhr

in unserm Geschäfts-Lokale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Achsen mit Rädern"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und die Zeichnung liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Lokale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnung gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 24. September 1862.

Königl. Direction der Niederschles.-Märkischen Eisenbahn.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Zum 1. Januar 1863 sollen die Bahnhofs-Restaurationen: a) **Herzogenrath,** b) **Lindern,** c) **Baal,** d) **Erkelenz,** e) **Wickrath,** f) **Rheydt,** g) **Kleinenbroich,** h) **Obercassel** (Rheinstation **Düsseldorf**), i) **Viersen,** k) **Anrath,** l) **Uerdingen** und m) **Homberg** im Wege der öffentlichen Submission auf drei nach einander folgende Jahre neu verpachtet werden.

Die freie Auswahl unter sämmtlichen Bewerbern wird vorbehalten, aber tüchtigen Restaurationswirthen der Zuschlag zu einer Jahrespacht von ad a) 240 Thlr., ad b) 180 Thlr., ad c) 60 Thlr., ad d) 300 Thlr., ad e) 180 Thlr., ad f) 300 Thlr., ad g) 60 Thlr., ad h) 360 Thlr., ad i) 300 Thlr., ad k) 150 Thlr., ad l) 180 Thlr., ad m) 180 Thlr., in Aussicht gestellt.

Zur Eröffnung der versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission für Bahnhofs-Restaurationen" einzureichenden Offerten, welche mit glaubhaften Attesten über Qualification und Cautionsfähigkeit versehen sein müssen, ist Termin auf

Mittwoch den 15. October d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserem Directionsgebäude auf Aachen Marschierthor anberaumt worden, bis wohin die Verpachtungsbedingungen sowohl bei uns als auch bei den betreffenden Stations-Vorstehern eingesehen, auch auf portofreie Gesuche von uns abschriftlich bezogen werden können.

Aachen, den 20. September 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Werra-Eisenbahn. August 1862:

Einnahme f. Personen	Güter	Summa 1862	Sa. 1861	Bis ult. 1862:
36,412 fl.	52,277 fl.	88,689 fl.	74,567 fl.	565,902 fl.

Bis ult. Aug. 1861: 527,542 fl. Daher 1862 + 38,359 fl.

Homburger Eisenbahn. August 1862:

für Pers.	für Güter	Extraord.	Summa	1861:
27,844 fl. 55 kr.	1,437 fl. 19 kr.	1,436 fl. 55 kr.	30,719 fl. 9 kr.	31,589 fl. 35 kr.

Rheinische Eisenbahn. Cöln-Herbesthal-Crefeld-Bingen.

	für Personen	f. Güter	f. Extraord.	Summa	bis ult. August:
August 1862:	Thlr. 224,812	112,403	6,770	343,985	1,923,208 Thlr.
„ 1861:	„ 197,709	88,874	5,500	292,083	1,684,758 „
pro 1862 plus:	„ 27,103	23,529	1,270	51,902	238,450 „

Pfälzische Eisenbahnen. I. Ludwigsbahn.

Einnahme für	Personen	Güter	Kohlen	Summa	Differenz 1862:
August 1862:	52,861 fl.	52,495 fl.	74,702 fl.	180,060 fl.	
„ 1861:	59,816 „	46,711 „	67,033 „	173,561 fl.	+ 6,499 fl.

II. Maximiliansbahn.

August 1862:	12,007 fl.	11,097 fl.	12,196 fl.	35,301 fl.	
„ 1861:	11,951 „	9,100 „	10,482 „	31,534 fl.	+ 3,766 fl.

Holsteinische Eisenbahnen. Im August 1862.

Altona-Kiel . . . 57,432 Thlr. bis ult. August 1862: 359,292 Thlr. bis ult. August 1861: 345,444 Thlr. 1862: mehr 13,848 „

Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe 5,400 Thlr. ult. Aug. 37,362 Thlr. bis ult. Aug. 1861: 39,292 Thlr. 1862: weniger 1,930 „

Rendsburg-Neumünster 8,455 Thlr. ult. Aug. 1862: 53,381 „ bis ult. Aug. 1861: 53,167 Thlr. 1862: mehr 214 „

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Frachten	Kohlen	Zusammen:
Im August 1862:	47,137 frs.	45,687 frs.	16,704 frs.	109,528 frs.

einschliesslich der an die Gesellschaft Mackenzie & Cie. zu zahlenden 50 % der Einnahme der Strecke Hasselt-Landen mit circa 15,080 frs.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. August 1862.

57,344 Personen. 170,325 Ctr. Güter. Einnahme: 42,827 fl. 3 kr. Aug. 1861: 55,439 Pers. 118,104 Ctr. Güter. Einnahme: 38,232 fl. 37 kr.

Thüringische Eisenbahn.

August 1862:	für Pers.	für Güter.	Summa.	Aug. 1861:	Differenz 1862:
	Thlr. 105,000	120,000	225,000	218,860	+ 6,140 Thlr.

bis ult. Aug. 1862: 1,611,500. 1861: 1,398,150 Thlr. Daher + 213,350 Thlr.

Cöln-Mindener Hauptbahn. Oberhausen-Arnheim. Zwgb. Cöln-Giessen.

August 1862:	537,552 Thlr.	37,150 Thlr.	77,298 Thlr.
„ 1861:	495,403 „	30,870 „	
Mithin pro 1862:	+ 42,149 „	+ 6,280 „	

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. August 1862:

Einnahme für	Pers.	Güter.	Summa.	bis ult. Aug. 62:	bis ult. Aug. 61:
	Thlr. 74,675	105,740	180,415	1,303,148	1,137,056

(Mehr-Einnahme bis ult. August 1862 gegen 1861: 166,091 Thlr.)

Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn.

August 1862:	für Pers.	für Güter.	Summa.	Aug. 1861:	bis ult. Aug. 62:
	Thlr. 34,681	52,673	87,354	84,068	640,143

gegen 536,025 Thlr. in denselben Monaten des Jahres 1861.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **Bremen**, Capt. **C. Meyer**, am Sonnabend, den 11. October.
do. **New-York**, Capt. **G. Wenke**, am Sonnabend, den 25. October.
do. **Hansa**, Capt. **H. J. von Santen**, am Sonnabend, den 22. November.
do. **New-York**, Capt. **G. Wenke**, am Sonnabend, den 20. December.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren **Julius Böheim**, Generalagent, Reichsstr. No. 26. **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl**, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg**, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen
„ **Hull** „ Montag Morgen

Passage Preise: Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung.
Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl. Beköstigung.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die DEUTSCHE VERSICHERUNGS-ZEITUNG

erscheint bis auf Weiteres jeden Sonntag früh. Dieselbe hat sich die Aufgabe gestellt, nicht nur Fachmännern in sachgemässer Darstellung einen Ueberblick über alle in das Versicherungswesen einschlagender Ereignisse zu geben, sondern auch durch populäre Wiedergabe interessanter Fälle dem grösseren Publicum Einsicht in das für das Leben so wichtige Versicherungswesen zu verschaffen, damit es sowohl die Gesellschaft kennen lernt, welchen es mit Zuversicht seine Interressen anvertrauen kann, wie auch die, welche es zu meiden hat. — Das Abonnement beträgt **pro Quartal 1 Thlr.**, wofür es von unterzeichneter Expedition, sowie durch die Post und alle Buchhandlungen zu beziehen ist. Spezialagenten ist bei directer Bestellung das Abonnement um die Hälfte ermässigt.

Expedition der Deutschen Versicherungs-Zeitung.
Berlin. Jägerstrasse 10.

Deutsche Industrie-Zeitung.

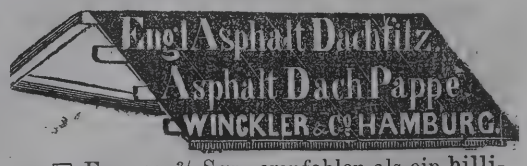
Herausgeber: **Robert Binder.**

Auf das IV. Quartal (October — December) ist ein besonderes Abonnement eröffnet, dessen Preis 1 Thlr. 5 Ngr. beträgt.

Alle, die unserm Bestreben, der **nationalen Entwickelung der Deutschen Industrie und Technik** ein **allgemeines Organ** zu erschaffen, gewogen sind, werden zum Abonnement ergebenst eingeladen.

☞ Alle **Postanstalten** und **Buchhandlungen** nehmen Bestellungen an.

Redaction und Bureau der Deutschen Industrie-Zeitung zu Chemnitz.



per □-Fuss ca. 3/4 Sgr., empfohlen als ein **billiges, leichtes, dauerhaftes** und **feuerfestes** Bedachungsmaterial. Illustr. Gebrauchsanw. gratis.

Georg Voss & Co. in Deuben bei Dresden

empfehlen unter Garantie der Echtheit:

Echten Naxos Schmirgel in allen Sorten rein und gleichkörnig.
do. do. Spult von vorzüglicher Feinheit.
Schmirgelleinen & -Papier mit echtem Naxos dem Englischen mindestens gleich.
Glasleinen & -Papier mit reinem Glase und von grosser Haltbarkeit.
Putz- & Polir-Pulver höchst billig und auf alle Metalle anwendbar.

Ueber die Güte unsrer Fabrikate ertheilen die Mehrzahl der Herren Maschinenfabrikanten in Sachsen Auskunft. Proben und Preiscourante stehen auf Verlangen gern zu Dienst.

Bazi & Co. in Brackwede

— Cöln-Mindener Bahn —

empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten

Asphalt-Dachfilze

als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens. Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 80. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 4. October 1862.

Inhalt: Der Wagenmangel und was damit zusammenhängt. — Die durchschnittlichen Kosten der Americanischen Locomotiven. — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Oesterreichische Südbahn, Eröffnung der Bahnstrecke von Steinbrück nach Sissek. Oesterreichische Eisenbahnprojecte. Lemberg-Czernowitz. Croatische Eisenbahn-Projecte. Siebenbürgische Eisenbahnen. Project einer Bahn von der Sächs. Grenze über Rumburg, Bömisch-Leipa zum Anschluss an die nördliche Staatsbahn. Nassauische Staatsbahn, weitere Eröffnung der Lahnbahn. Preuss. Eisenbahnprojecte. Anclam-Swinemünde-Stargard. — b. Eisenbahn-Betrieb: Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, Convertirung. Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn, Getreide-Tarif. Norddeutscher Eisenbahn-Verband, temporäre Frachtermässigung für Getreide. Taunus-Eisenbahn, neues Güter-Reglement. — Ausland: Schweizerische Nordostbahn, Betriebs-Einnahme. Zur Englischen Eisenbahn-Statistik. Bedford-Cambridge Bahn. Americanische Eisenbahnen. Eisenbahnen in Buenos-Ayres. — Miscellen: Kosten eines Eisenbahn-Unglücks. Ein Eisenbahn-Phänomen. — Technische Notizen: Kohlenheizung der Locomotiven. Neue Erfindung im Eisenbahnbau. — Telegraphenwesen: Die Vereinigung der Telegraphen-Stationen mit den Orts-Post-Anstalten in Preussen. Postwesen: Baden. Postverkehr mit America. — Schifffahrt Englisch-Americanische Post-Dampfschiffe. Der Suez-Canal — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Berlin-Anhaltische Eisenbahn**, Abänderungen im Betriebs-Reglement. **Neustadt Dürkheimer Eisenbahn**, General-Versammlung. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn**, Submission. **Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn**, Submission. **Fehlende etc. Güter. — Einnahmen.**

Der Wagenmangel und was damit zusammenhängt.

(Fortsetzung aus No. 77.)

Dürften in dem Vorstehenden die Mittel, welche die Eisenbahnen selbst anzuwenden haben, um die Leistung ihres Wagenparks zu vermehren, wie wir glauben, ziemlich vollständig besprochen sein, so erübrigt nun noch zu untersuchen:

welche Massregeln das verkehrtreibende Publicum etwa zu besserer Ausnutzung der Wagen in Ausführung zu bringen haben wird.

Dieselben bestehen:

h. in rascherer Abnahme der Güter von der Bahn;

i. in Beseitigung gewisser kaufmännischer Formen, welche den Transport sehr verzögern;

k. in gleichmässigerer Vertheilung der Transporte.

ad h. tritt uns zunächst die bereits oben angedeutete Mitwirkung der Verkehrtreibenden bei rascherer Be- und Entladung der Wagen, so wie bei Abfuhr der Güter von den Bahnhöfen als sehr wesentlich entgegen. Da in der Regel nur Producte von den Empfängern und Versendern selbst auf- und abgeladen werden und die Transport-Entfernungen derselben meistens geringer sind, so multiplicirt sich die bei Be- und Entladung zu machende Zeit-Ersparniss hier öfter, kann also für die Wagenausnutzung desto wirksamer werden. Es geht das aus folgendem Beispiele hervor: Ein Wagen gebraucht bei einem Transporte von Gütern auf 8 Meilen Entfernung, um diese zu durchlaufen, höchstens einen halben Tag, zum Auf- und Abladen aber je $1^1/_2$ Tag; es kommen also 3 Standtage auf $^1/_2$ Lauftag. Es ist dies ein Fall, welcher in der Praxis oft genug sich ereignet. Ein bei solchem Transporte beschäftigter Wagen läuft dann im ganzen Jahre nur circa 825 Meilen, während diese Zahl bei Abkürzung der Be- und Entladezeit auf die Hälfte, sofort auf 1440 Meilen, die Leistung des Wagens also fast auf das Doppelte steigt. Ist der angeführte Fall auch einer der extremeren (die Leistung der zu Productentransporten gebrauchten Wagen übersteigt übrigens bei vielen Bahnen die Zahl von 1000—1200 Meilen pr. Jahr nicht), so dürfte aus demselben doch so viel hervorgehen, dass durch Abkürzung der Standfristen die Ausnutzung der Wagen sehr erhöht werden kann.

Aehnlich, wenn auch nicht von solcher Bedeutung, ist die Sache mit der Abfuhr der Güter aus den Schuppen und von den sonstigen Lagerplätzen der Bahnhöfe, indem nicht selten der Fall eintritt, dass dieselben wegen ungenügender Abfuhr derart überfüllt werden, dass das Ausladen nicht fortgesetzt werden kann, wodurch dann wieder die Wagen aufgehalten, also ihrem eigentlichen Zwecke entzogen werden. Die zwischen den einzelnen Verwaltungen häufig stattfindenden Verhandlungen über sogenannte Wagenstrafmiethen, beweisen die Existenz dieses Missstandes zur Genüge, welchem durch Erweiterung der Lagerräume in wirksamer Weise abzuhelfen, in vielen Fällen wohl ausser der Macht der Eisenbahn-Verwaltungen liegen dürfte.

Untersuchen wir die behufs Ermöglichung rascherer Abnahme der Producte und Güter zu ergreifenden Massregeln, so muss dabei alsbald sich herausstellen, dass die nächstliegende: Beschleunigung der gewöhnlichen Abfuhr, wegen der immer begrenzten Anzahl der herbeizuschaffenden Fuhrwerke, in allen Fällen und namentlich gerade dann wirksam sich nicht erweist, wenn der Missstand am schärfsten hervortritt, — in den Zeiten des regsten Verkehrs, — weshalb die hergebrachte und allerdings einfache Institution der Abfuhr per Achse als den heutigen Anforderungen an das Transportgeschäft entsprechend nicht mehr angesehen werden kann, um so weniger, als die Kosten der Ab- und Zufuhr durch Landfuhrwerk immer nicht unbedeutend sind und bei dem allgemeinen Drängen nach äusserster Ermässigung der Transportkosten, ebensowohl auf Erniedrigung dieser, wie der Bahnfrachten hingearbeitet werden muss.

Das Mittel dazu ist gegeben, nämlich: entweder in der Einrichtung grosser öffentlicher Lagerräume im Anschluss an die Eisenbahnen, oder in der Verlegung der meistens noch an ihrem früheren Orte befindlichen Magazine und Lagerplätze der Verkehrtreibenden in die Nähe der Bahnhöfe, Verbindung jener mit letzteren durch Schienengleise und Ausrüstung derselben mit denjenigen Vorkehrungen, (Krähne, Winden, sogenannte schwebende Gleise etc.), welche die Neuzeit zu rascher und

billiger Manipulation der Waaren in so reichem Masse erfunden hat und anwendet.

Welcher von diesen Vorschlägen der zweckmässigere oder leichter ausführbare ist, das richtet sich sehr nach den localen Verhältnissen und Umständen und wird allgemein schwer zu entscheiden sein. Rascher und sicherer kommt jedenfalls derjenige zum Zweck, welcher selbst für sich sorgt und sein Lager an die Eisenbahn anschliesst.

Inwieweit durch den in angedeuteter Weise ermöglichten Bahntransport der Güter bis ans Lager die Aufenthaltsfristen der Wagen abgekürzt werden können, wird weiterer Darlegung nicht bedürfen. Die für die nöthigen Einrichtungen aufzuwendenden Kosten sind allerdings erheblich, werden jedoch durch die zu erzielenden Ersparungen bald wieder aufgewogen, weshalb Geschäftsleute, welche die veränderte Sachlage richtig begreifen, den bezüglichen Anforderungen um so weniger sich werden entziehen können, als nachdem mit solchen Translocationen einmal der Anfang gemacht ist, die, welche solche nicht auch vornehmen, von den Anderen bald überflügelt sich sehen werden.

ad i. Unter den kaufmännischen Formen, deren Beseitigung wir zu besserer Ausnutzung der Wagen für nothwendig halten, verstehen wir z. B. den ziemlich allgemein herrschenden Missbrauch: in Differenzfällen zwischen Versender und Empfänger einstweilen um das Gut durchaus nicht sich zu bekümmern und der Eisenbahn-Verwaltung die Sorge für dasselbe zu überlassen, eine Massregel, welche mehr oder weniger als ein Ueberbleibsel aus früheren, halb barbarischen Zeiten anzusehen und für die heutigen Verhältnisse nicht mehr passend zu halten ist. Wenn nun auch den Eisenbahnen meistens genügende Mittel zu Gebote stehen, solcher Güter sich zu entledigen, so sind die Verwaltungen derselben doch in grellem Gegensatze zu jenem Verfahren der Kaufleute, in der Regel zu human oder liberal, um ihrerseits ähnliche Massregeln, wie die Verkehrtreibenden unter einander, in Anwendung zu bringen. Da die Eisenbahnen in ihren ausschliesslich auf den Transport berechneten Anstalten mit Einrichtungen für längere Lagerung in der Regel nicht versehen sind, da man ferner gern die Kosten und Weitläufigkeiten sparen will, welche die Abgabe solcher Güter in öffentliche oder Privat-Lager verursacht, und da man endlich auch glaubt, dass die Sache von Stunde zu Stunde sich arrangiren wird, — so bleiben solche Güter zu oft nicht geringer Last der Güter-Verwaltungen event. zum Bedruck des allgemeinen Verkehrs in den Schuppen und Lagerplätzen, zuweilen sogar auf den Wagen selbst, und beeinträchtigen die Ausnützung der letzteren.

Andere derartige nicht gerade selten vorkommende Missbräuche sind:

dass manche Versender Güter, welche nicht an ihrem Wohnorte verladen werden, um deren Ursprung zu maskiren, nicht direct nach der Bestimmungsstation expediren lassen, sondern zunächst nach ihrem Wohnorte oder nach einer anderen Station, und sie von dort aus erst an die Bestimmungsstation richten. Ferner:

dass Empfänger von Gütern, welche alsbald weiter gesandt werden sollen, über welche aber nicht sofort bei Ankunft disponirt werden kann, die Eisenbahnwagen oder Schuppen durch den Kunstgriff als ihr Lagerhaus benutzen, dass sie die Güter bis zur äussersten zulässigen Frist stehen oder liegen lassen, sodann nach der nächsten auf dem muthmasslichen Course des Gutes liegenden Station expediren und dort, allenfalls auch noch auf einigen anderen Stationen, dasselbe Experiment wiederholen, bis die nöthige Zeit gewonnen ist.

Wenn diese Missbräuche am Ende auch nicht in einem sehr ausgedehnten Masse vorkommen, so ist deren Bestehen und eine Wirkung derselben auf den Verkehr doch nicht in Abrede zu nehmen. Ausserdem beweisen dieselben, wie wenig von einem Theile des verkehrtreibenden Publicums Rücksicht und Billigkeit den Eisenbahn-Verwaltungen gegenüber geübt werden, während man, wo es um Leistungen der Eisenbahnen sich handelt, die Forderungen in jeder Richtung bis in's Extrem auszudehnen nicht müde wird. Jedenfalls dürfte es, um auf den vorliegenden Punct zurückzukommen, im Interesse möglichster Wagen-Ausnützung nunmehr an der Zeit sein, solche Verfahren aus der Zahl der sogenannten kaufmännischen „Usançen" auszumerzen.

Was endlich

ad k. die gleichmässigere Vertheilung der Transporte betrifft, so ist dieselbe in doppelter Weise als ein Mittel zu besserer Wagen-Ausnutzung anzusehen.

Zunächst pflegen die Geschäftsleute auf die gleichzeitige Absendung grösserer Quantitäten häufig einen grossen Werth zu legen, und zwar, um „die Partie" nicht zu trennen. Die Folge davon ist, dass viele Wagen länger, als nöthig, in Ladung stehen, weil die ganze „Partie" natürlich weder auf ein Mal herangebracht, noch verladen werden kann. Häufig tritt dann auch noch eine Verzögerung in der Fortschaffung ein, weil die von der regelmässigen Beförderung zurückgehaltenen Wagen, auf ein Mal fortgeschickt, leicht Ueberlastungen der Züge bewirken, welche vermieden worden wären, hätte man die Wagen, wie sie geladen waren, laufend abgesandt. Endlich noch verursacht die „Partie" am Bestimmungsorte häufig auch wieder noch Stockungen, weil der regelmässige Dienst alterirt wird, indem das Entladen und Abfahren auch wieder nicht auf ein Mal geschehen kann.

Dass ein solches Verfahren die Ausnutzung der Wagen sehr beeinträchtigt, muss auf der Hand liegen; dasselbe dürfte also um so mehr abzustellen sein, als es, abgesehen von der Beseitigung der Usançe und des Vorurtheils, in der Regel ohne alle reellen Nachtheile und ohne andere Inconvenienzen, als Ausfertigung mehrer Frachtbriefe statt eines, geschehen kann.

Sodann ist es für die Eisenbahnen ein grosser Missstand, dass, seitdem dieselben in der Transport-Industrie eine Stellung eingenommen haben, kein Verkehrtreibender mehr daran denkt, mit seinen Bezügen oder Versendungen im Geringsten nach den Umständen sich zu richten, — denn die Eisenbahn muss ja jederzeit sofort befördern, und da sie sogar auch an den festen Tarif gebunden ist, bestehen für den Geschäftsmann keinerlei Gründe, weshalb er für seine Bezüge resp. Versendungen nicht gerade die ihm gelegenste Zeit wählen sollte. Begünstigt wird diese neue Geschäftsanschauung noch dadurch, dass, nachdem die Eisenbahnen den Verkehr so sehr erleichtert haben, eine Mehrzahl von Geschäftsleuten, und häufig sogar die intelligentesten und thätigsten, das Frachtgeschäft sozusagen ohne allen Apparat, d. h. ohne Capital, Geschäftshaus etc., betreibt, also gar nicht im Stande ist, ein anderes als ein quasi fliegendes Geschäft zu führen.

Während früher der umsichtige Geschäftsmann seine Bezüge und Versendungen so einzurichten pflegte, wie die verfügbaren Transportmittel es mit sich brachten, ist es eine der characteristischen Eigenthümlichkeiten der neuen Aera, dass Vorräthe und Lager von irgend welcher Erheblichkeit, in Ländern, wo der Dampf im Transportwesen arbeitet, kaum noch zu finden sind und immer mehr verschwinden, und dass kaum Jemand seinen Bedarf eher vorsieht, als er nach den auf Tag und Stunde berechneten Transportfristen denselben eben noch rechtzeitig bekommen kann. Es hat dieses Verfahren sogar auf sogenannte Massenartikel, welche zur billigsten Fracht befördert werden, sich ausgedehnt, z. B. auf Kohle; während früher, wo der Bezug von weit her meistens durch Schifffracht geschah, der Consument aus naheliegenden Gründen stets an einen gewissen Vorrath sich halten, ja sogar für den langen Winter im Herbste sich versorgen musste, denkt, wo der Bezug pr. Eisenbahn geschieht, Niemand mehr an Vorräthe, und erwartet fast Jedermann, dass sein Bedarf, wo möglich in täglichen Raten, ihm geliefert wird.

Würden die zu transportirenden Massen auch jetzt, wie das alte System es von selbst mit sich brachte, über die ganze Zeit des Jahres ziemlich gleichmässig sich vertheilen, dann würde schon bei dem jetzigen Bestande des Betriebsmaterials auf den meisten Deutschen Eisenbahnen von Mangel an Eisenbahnwagen wohl kaum überall die Rede sein. Der Art aber sind die früheren Zustände, seit wenig mehr als einem Decennium, bereits vergessen, dass es jüngst ziemlich allgemein mehr als eine lächerliche Phrase, denn, als ein wohlverstandener und wirklich ausführbarer Rathschlag angesehen wurde, als der Preussische Handelsminister, Herr v. d. Heydt, den wegen des Wagenmangels Beschwerde füh-

renden Verkehrtreibenden empfahl: ihre Transporte so einzurichten, dass die verkehrsstillen Perioden besser ausgenutzt würden, — und doch ging dieser Rath von einer Stelle aus, welche für das Eisenbahnwesen Norddeutschlands nicht allein ziemlich massgebend, sondern von welcher anzunehmen man nur zu leicht geneigt war, dass sie die Interessen des verkehrtreibenden Publicums den Eisenbahnen gegenüber nicht immer unparteiisch und vorurtheilsfrei würdigte.

Gerade bei denjenigen Transporten nun, um welche es in dem letzt angedeuteten Falle sich handelte, würde, wie unschwer nachzuweisen steht, Wagenmangel von irgend welcher Bedeutung so leicht nicht fühlbar werden, wollten die Industriellen, die mit Recht zu einer gewissen Berühmtheit gelangte obige Aeusserung des Herrn v. d. Heydt zur Nachachtung sich dienen lassen. Wären die im Besitze der Eisenbahn-Verwaltung befindlichen Wagen während des ganzen Jahres in regelmässigem Dienste, es würde nirgends an Kohlen, Erzen, Steinen und allen solchen Artikeln fehlen, welche die Massentransporte bilden und deren Beförderung innerhalb gewisser Grenzen jederzeit geschehen kann, — und die Eisenbahnen würden niemals darüber in Verlegenheit gerathen, wie sie die zu gewissen Zeiten in langen Zügen heimkommenden leeren Wagen aufstellen und vor Moder und Rost schützen sollen.

(Schluss folgt.)

Die durchschnittlichen Kosten der Americanischen Locomotiven.

In den Berichten der Americanischen Eisenbahn-Gesellschaften sind meistens die Kosten der angeschafften Locomotiven, sowie die Stückzahl derselben angegeben, und es sind aus solchen Berichten die nachstehenden Daten über die Preise der in den Americanischen Staaten gebauten Locomotiven zusammengestellt. — Die „New-York and Erie Railroad-Company“ schaffte am 30. September 1855 203 Stück Locomotiven an, deren Kosten in Summa 2,013,528 Dollars, oder per Stück 9919 Dolls. betrugen. Die Bahn hat das 6füssige Spurmass, und es werden auf derselben die schwersten und theuersten Maschinen in America verwandt.

Die „Pennsylvania-Central-Railroad-Company“ kaufte im December 1857 216 Stück Locomotiven. Von diesen wurden 69 in Gemeinschaft mit der Philadelphia- and Columbia-Bahn angeschafft; die Kosten des Restes von 147 Stück beliefen sich auf 1,355,051 Dolls. Mithin kostete ein Stück 9218 Dolls.

Die New-York-Central Railroad hat 225 Locomotiven, und die Baltimore-Ohio Gesellschaft hatte zu Anfang des jetzigen Krieges 234 Stück. Die Kosten dieser Maschinen haben per Stück circa 9200 Dolls. betragen.

Die „Galena and Chicago Union Railroad Company“ schaffte im Januar 1858 60 Locomotiven zu einem Preise von 538,250 Dolls. an, was einen Durchschnitt pro Stück ergiebt von 8970½ Dolls. In diese Kosten sind jedoch die Transportkosten von der Fabrik zur Bahn auf eine Länge von 800 Engl. Meilen mit einbegriffen.

Die „Cincinnati-Wilmington- and Zanesville-Railroad-Company“ bezahlte 1857 für 16 Stück Locomotiven 136,997 Dolls., oder für ein Stück 8562 Dolls., 10 Stück derselben mussten 1000 Engl. Meilen weit transportirt werden, und sind die Transportkosten mit in den aufgeführten Kosten begriffen.

Die „Dubuque- and Pacific-Railroad-Company“ schaffte 1857 8 Locomotiven an, welche pro Stück 10,788 Dolls. kosteten, jedoch mit Einschluss des Transports auf eine Entfernung von 1200 Engl. Meilen.

Die „Pittsburgh-, Fort-Wayne-, and Chicago-Railroad-Company,“ welche ungefähr 100 Locomotiven besitzt, kaufte 1857 25 Maschinen für 10,417½ Dolls.

In dem Berichte des vom Staate New-York angestellten Ingenieurs für das Jahr 1855 sind die Kosten der Locomotiven verschiedener Gesellschaften im Staate New-York folgendermassen angegeben:

Name der Bahn:		Durchschnittspreis der Maschine:
New-York-Erie	6′ Spur.	9,919 Dolls.
New-York-Central	4′ 8½″	10,740 „
Hudson-River	„	9,163 „
New-York-Harlem	„	11,601 „
New-York-New-Haven	„	8,661 „
Buffalo-New-York-City	6′ „	11,014 „
Buffalo-Corning-New-York	„	9,293 „
Canandaigua-Elmira	„	10,314 „
Canandaigua-Niagara-Falls	„	8,569 „
Cayuga-Susquehanna	6′ Spur.	6,928 Dolls.
Buffalo-State-line	4′ 10″	8,179 „
Syracuse-Binghampton	6′	8,932 „
Black-River-Utica	4′ 8½″	7,495 „
Watertown-Rome	„	6,634 „
Pottsdam-Watertown	„	7,373 „
Oswego-Syracuse	„	7,606 „
Troy-Boston	„	8,833 „
Rensselaer-Saratoga	„	9,713 „
Ogdensburgh	„	8,423 „
Long-Island	„	7,623 „

Was die Reparaturkosten der Maschinen anlangt, so muss zuerst bemerkt werden, dass die Kosten des zur Reparatur verwandten Eisens und Messings circa 50 pCt. höher sind wie es z. B. in England der Fall ist. Ferner leiden die Maschinen auf den meisten Americanischen Bahnen im Winter sehr, theils wegen mangelhafter Beaufsichtigung und Reinigung der Bahn, theils wegen der grossen Kälte. So kamen z. B. im Winter 1855—56 nahe an 200 Reifbrüche in der Werkstätte zu Syracuse auf der New-York-Central-Railroad zur Reparatur, und zwar fanden diese Brüche an den 85 Locomotiven statt, welche in Syracuse reparirt werden.

Im Winter 1856—57 kamen auf der Michigan-Central-Railroad bei 92 Maschinen 20 Achsbrüche, 48 Triebradbrüche und 70 Reifenbrüche an Triedrädern vor.

Es muss ferner der richtigen Vergleichung mit den Reparaturkosten anderer Länder wegen, noch berücksichtigt werden, dass die Americanischen Maschinen sehr schwer sind, und sehr schwere Züge über ungünstiges Terrain zu fördern haben. Die Vergleichung der Reparaturkosten auf die Zugmeile bezogen, stellt daher die der Americanischen ungleich höher, als wenn man die Reparaturkosten auf die während einer bestimmten Zeit ausgeübten Pferdekräfte bezieht.

Es stellen sich nun nach den Geschäftsberichten einiger Gesellschaften die Reparaturkosten folgendermassen:

Die Maschinen der „New-York-Erie-Railroad-Company“ machten von September 1841 bis October 1857 21,225,240 Meilen, wodurch sich die Reparaturkosten auf $9_{,42}$ Cents per Zugmeile stellten.

Die durchschnittlichen Reparaturkosten aller Eisenbahnen im Staate New-York betrugen 1855, $9_{,8}$ Cents per Zugmeile.

Die New-York-Central-Railroad, welche als die vorzüglichste Bahn in America betrachtet werden kann, hatte im Jahre 1858 218 Locomotiven im Betriebe, welche 3,942,547 Engl. Meilen zurücklegten, wodurch sich die Reparaturkosten auf $7_{,2}$ Cents per Zugmeile beliefen.

Auf den 8 bedeutendsten Bahnen in Massachusetts, mit Einschluss der 7 von Boston ausgehenden Linien, wurden in den 5 Jahren von 1846—1851 13,755,550 Locomotivmeilen zurückgelegt. Die Reparaturkosten der Maschinen und der Wagen aller Art betrugen für diese Periode im Durchschnitt $13_{,66}$ Cents per Zugmeile. Da nun die Reparaturkosten der Wagen etwas über zwei Dritttheile so viel als die Kosten für Maschinen betragen, so werden die Reparaturkosten der Letzteren circa 8 Cents per Zugmeile betragen haben.

Die folgende Tabelle giebt eine allgemeinere Uebersicht der Unterhaltungskosten Americanischer Locomotiven, und ist aus den Geschäftsberichten verschiedener Bahnen zusammengestellt:

Namen der Bahn.	Für das Jahr bis	Zahl der Locomotiven.	Locomotiv-Meilen.	Reparaturkosten per Meile (Engl.)
Baltimore-Ohio	Octb. 1. 1857	233	4,026,037	$12_{,66}$ Cents
New-York-Erie	Sept. 30. 1857	210	3,092,581	$13_{,67}$ „
New-York-Central	Sept. 30. 1858	218	3,942,547	$7_{,2}$ „
Pennsylvania-Central	Febr. 1. 1858	216	2,542,213	$8_{,26}$ „
Reading	Decb. 1. 1857	142	—	$10_{,07}$ „
Pittsburgh-Chicago	Dec. 31. 1857	94	1,829,118	$7_{,96}$ „
Galena-Chicago	„ „	60	—	$4_{,9}$ „
Western (Massachusetts)	für 1857	68	—	$10_{,34}$ „
Cleveland-Columbus	„ „	42	678,757	$9_{,78}$ „
Little-Miami	„ „	41	666,546	$9_{,81}$ „
Central-Ohio	„ „	38	589,574	$9_{,13}$ „
Boston-Maine	„ „	34	337,770	$5_{,8}$ „
Boston-Worcester	„ „	30	534,882	$9_{,02}$ „
Fitchburgh	„ „	30	351,657	$7_{,2}$ „
Philadelphia-Baltimore	„ „	26	429,035	$5_{,4}$ „
Cincinnati-Dayton	„ 1856	23	312,176	$5_{,99}$ „
Indianapolis-Cincinnati	„ 1857	23	353,648	$5_{,43}$ „
Boston-Providence	„ „	21	296,374	$7_{,35}$ „
Cincinnati-Zanesville	„ „	16	304,169	$7_{,34}$ „
Kentucky-Central	„ „	14	240,940	$8_{,75}$ „

Zieht man hierbei die höheren Preise der Materialien, sowie die höheren Arbeitslöhne in America in Betracht, so werden sich die auf eine bestimmte Arbeitsleistung bezogenen Reparaturkosten der Americanischen Maschinen nicht höher wie die der Englischen Maschinen stellen, während die Dienstfähigkeit der ersteren reichlich so lange dauert, als die der letzteren. Dabei sind die Gradienten der America-

nischen Bahnen sehr steil und die Curven sehr scharf, während die Fahrgeschwindigkeit jedoch $^1/_4$—$^1/_5$ geringer ist, als die auf Englischen Bahnen.

Es waren z. B. im Staate New-York am Ende des Jahres 1855 2616½ Meilen eröffnet, und es betrug die Summe der Steigungen über den Fluthwasserspiegel auf diesen Linien 14,707 Fuss, während die Summe der Gefälle unter denselben 17,588 Fuss betrug. Nicht mit einbegriffen ist jedoch die New-York-Central, deren Steigungen noch 4590 Fuss betragen. Dadurch ergiebt sich für sämmtliche Bahnen im Staate New-York eine durchschnittliche Gradiente von 1:375. Die eine dieser Bahnen, die New-York and Erie hat eine durchschnittliche Steigung von 1:293 bei einer Gesammtlänge von 445 Meilen. Von dieser Länge haben 35 Meilen eine Steigung von 1:88 (60 Fuss per Engl. Meile).

Auf der 250 Meilen langen Pennsylvania-Central-Railroad steigen 10 Meilen ununterbrochen mit 1:56.

Die durchschnittliche Gradiente der 378 Meilen langen Baltimore-Ohio-Bahn beträgt auf die ganze Länge vertheilt 1:200, darunter sind 32 Meilen, welche abwechselnd mit 1:50 und 1:45½ steigen.

Auf den im Staate Massachusetts belegenen Boston-Worcester- and Western-Bahnen, welche 200 Meilen Länge haben, beträgt die Summe der Steigungen 4481 Fuss zwischen Boston und Albany, und befindet sich dort eine 12 Meilen lange Strecke, welche mit 1:71 und 1:64 beständig steigt. (Nach dem Engineer.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

ψ **Oesterreichische Südbahn.** (Eröffnung der Bahnstrecke von Steinbrück nach Sissek.) Am 1. October ist die Eisenbahnstrecke Steinbrück-Sissek für den öffentlichen Verkehr mit den Stationen Lichtenwald, Reichenberg, Videm (Gurkfeld), Rann, Zapresik, Agram, Gorica, Lekenik und Sissek eröffnet worden.

Auf diese Linie haben die für die Südbahn geltenden Bestimmungen für den Verkehr der Personen und gemischten Züge, dann für Frachtenbeförderung, ferner für die Assecuranz und Lieferzeit Anwendung.

ψ **Oesterreichische Südbahn.** Neben der am 1. October eröffneten Croatischen Bahn (Steinbrück-Agram) hat die Südbahn-Gesellschaft noch die Linien Marburg-Klagenfurt und Oedenburg-Kanizsa in Bau, welche beide im nächsten Frühjahr dem Betriebe übergeben werden sollen. — Zu derselben Zeit wird mit dem Baue der Brennerbahn begonnen werden, welche nach dem entworfenen Plane sowohl bezüglich der Kunstbauten als auch in Rücksicht der landschaftlichen Schönheit der Semmeringbahn wenig nachgeben wird.

Ausserdem ist die Südbahn concessionsmässig verpflichtet, die Bahn von Padua nach Rovigo im Jahre 1864 dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Die Vorarbeiten für die Herstellung der Linie, welche demnächst eine neue Verbindung mit dem südöstlichen Italien über Ferrara vermitteln wird, sollen sofort beginnen und ist die rechtzeitige Vollendung dieser Strecke innerhalb der gesetzten Frist zu erwarten, da diese kurze Bahn keine besondern Schwierigkeiten beim Bau zu überwinden hat.

ψ **Oesterreischische Eisenbahnprojecte.** Aus Wien wird von einer sogenannten Welt-Eisenbahn durch Ober-Ungarn gemeldet, zu der der ehemalige Polizeiminister Freiherr v. Thierry die Bewilligung soll erhalten haben. Die Hauptpuncte der concessionirten Strecken würden Silein, Oderberg, Poprad, Kaschau sein, und würde sie sodann von Arad bis zum Rothenthurmpass in Siebenbürgen gehen. Man spricht bereits von einer grossen, mächtigen Gesellschaft Englischer Capitalisten für diesen Zweck. Dieses vermeintliche Englische Capital spielt jetzt bei den Oesterreichischen neuen Eisenbahnprojecten die Rolle der Seeschlange, die viele Leute gesehen haben wollen, an deren Existenz aber Jedermann zweifelt.

ψ **Lemberg-Czernowitz.** Der Verwaltungsrath der Galizischen Bahn hat jüngst den Beschluss gefasst, die Tracirungs-Arbeiten der in der ursprünglichen Concessionsurkunde vom 3. März 1857 mit inbegriffenen Linie Lemberg-Czernowitz, von welcher eine Strecke von nahezu 21 Meil. bereits tracirt und nivellirt ist, bis an die Moldauische Grenze zum Anschlusse an die projectirte Sereth-Galatzer Eisenbahn fortsetzen zu lassen und hat bereits deren Ausführung durch eigene Ingenieurabtheilungen angeordnet. Die Erträgnisse der Galizischen Bahn würden unzweifelhaft bald durch diese Verlängerung bedeutend sich steigern, da die Rumänische Regierung an dem Ausbau der Moldauischen Eisenbahn von Galatz bis an die Bukowiner Grenze bei Sereth festhält und ernstliche Anstalten trifft, diese Bahn möglichst bald in's Leben zu rufen. Bei der ungünstigen Lage des Oesterr. Geldmarkts wird die Linie aber kaum ohne Hülfe des ausländischen Capitals zur Ausführung kommen.

ψ **Croatische Eisenbahn-Projecte.** Rücksichtlich des Croatischen Bahnnetzes ist Seitens des betreffenden Comités der Beschluss gefasst worden, die projectirte Eisenbahnstrecke von Semlin mitten durch Slavonien über Agram nach Fiume zu bauen. Das unter Vorsitz des Banus aus acht Mitgliedern bestehende Comité ist gegenwärtig sehr bemüht, um den Bau der Bahn zu realisiren.

ψ **Siebenbürgische Eisenbahnen.** In Sachen der Siebenbürgischen Eisenbahn fand dieser Tage eine Conferenz in Pest statt, worin der Beschluss gefasst wurde, sowohl die Theissbahn-Gesellschaft, als auch alle im Interesse der Grosswardein-Klausenburg-Kronstädter Linie wirkenden Corporationen zu einer gemeinsamen Berathung und zur Anbahnung einer gemeinsamen Thätigkeit einzuladen. Die Gesammt-Conferenz soll am 22. Nov. in Pest stattfinden.

Project einer Bahn von der Sächs. Grenze über Rumburg, Warnsdorf, Bömisch-Leipa zum Anschluss an die nördliche Staatsbahn. Dasselbe wird neuerdings wieder verfolgt. Der Stadtrath zu Bömisch-Leipa hat einen darauf bezügtichen Aufruf erlassen. Anderseits soll von Böhmisch-Leipa nach Liebenau und Reichenberg gebaut werden.

Nassauische Staatsbahn. (Eröffnung der Lahnbahn). Die Strecke Limburg-Weilburg ist am 1. October eröffnet worden. Die jetzt noch erübrigende Strecke Weilburg-Wetzlar wird vor Jahresschluss vollendet und alsdann ein der Cöln-Giessener, resp. der Main-Weserbahn sich anschliessendes neues und wichtiges Glied in das Nordwestdeutsche Schienennetz eingefügt sein.

Preussische Eisenbahnprojecte. (Gesetz vom 24. Sept. 1862 — betreffend den Bau einer Eisenbahn von Kohlfurt und Görlitz über Lauban, Greiffenberg und Hirschberg nach Waldenburg, so wie einer directen Eisenbahn von Cüstrin nach Berlin). Der Staats-Anzeiger vom 27. d. M. veröffentlicht folgendes Gesetz:

§ 1. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist ermächtigt, eine Eisenbahn von Kohlfurt und Görlitz über Lauban, Greiffenberg und Hirschberg nach Waldenburg, sowie eine directe Eisenbahn von Cüstrin nach Berlin für Rechnung des Staates auszuführen.

§ 2. Der zu diesen Eisenbahnen erforderliche Geldbedarf ist bis zur Höhe der veranschlagten Beträge und zwar:

a) für die Eisenbahn von Kohlfurt und von Görlitz über Lauban, Greiffenberg und Hirschberg nach Waldenburg von 11,400,000 Thaler,

b) für die directe Eisenbahn von Cüstrin nach Berlin von 5,600,000 Thlr.,

durch eine verzinsliche Anleihe bis zu der Gesammtsumme von 17 Millionen Thalern zu beschaffen, welche vom Jahre 1862 an nach Massgabe der für die einzelnen Baujahre erforderlichen Geldmittel allmälig zu realisiren ist.

§ 3 Von dem auf die vollständige Eröffnung des Betriebes einer jeden der vorgenannten Bahnen folgenden Jahre ab, ist der betreffende Theil der Anleihe jährlich mit mindestens Einem Procent zu tilgen.

§ 4. Die zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe erforderlichen Beträge sind aus den etatsmässigen Mitteln der Staats-Eisenbahn-Verwaltung zu entnehmen.

§ 5. Die Verwaltung der aufzunehmenden Anleihe wird der Haupt-Verwaltung der Staatsschulden übertragen. Wegen Verwendung der durch allmälige Abtragung des Schuld-Capitals ersparten Zinsen, wegen Verjährung der Zinsen, wegen Abführung der zur Verzinsung und Tilgung erforderlichen Beträge an die Haupt-Verwaltung der Staatsschulden, so wie wegen des Verfahrens Behufs der Tilgung finden die Bestimmungen der §§ 3, 4 und 5 des Gesetzes vom 23. März 1852, betreffend die Ueberweisung der in Gemässheit des Gesetzes vom 7. December 1849 aufzunehmenden Anleihe an die Haupt-Verwaltung der Staatsschulden, sowie die Tilgung dieser Anleihe (Gesetz-Sammlung für 1852, S. 75) Anwendung.

Dem Staate bleibt das Recht vorbehalten, den nach vorstehenden Bestimmungen zu berechnenden Tilgungsfonds zu verstärken, wogegen derselbe niemals verringert werden darf.

§ 6. Die Ausführung dieses Gesetzes wird dem Finanz-Minister und dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten übertragen.

Anclam-Swinemünde-Stargard. Stettin, 27. Sept. Seitens des hiesigen Landrathsamts wird angezeigt, dass die Vorarbeiten zu einer Eisenbahn von Anclam über Swinemünde nach Alt-Damm, resp. Stargard, deren specielle Leitung dem Baumeister Franz übertragen ist, im Randower Kreise baldigst beginnen werden.

Die Ermittelung und das Abstecken der Linien für die projectirten Eisenbahnen von Stargard auf Swinemünde und von Anclam auf Swinemünde wird in diesen Tagen beendet. Nach der „Stargarder Zeitung" soll die Oberschlesische Bahndirection den Bau dieser Bahnen auch ohne Staatsgarantie zu übernehmen bereit sein. Von hier aus würde die Bahn, zwischen den Ortschaften Saarow und Seefeld durchgehend, den Bruchhausener Stadtforst durchschneiden und erst bei Gollnow die Ihna überschreiten, also bis dahin die auf dem

linken Ihnaufer belegenen ausgedehnten Forsten (Friedrichswalde-Pütow) auf mehrere Meilen Länge berühren, resp. durchschneiden.

b. Eisenbahn-Betrieb.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am 1. October treten in dem Betriebs-Reglement mehrere Aenderungen ein. (S. officielle Bekanntmachung S. 795).

Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. (Convertirung). Durch einen im „Staats-Anzeiger" publicirten Königl. Erlass vom 6. Septbr. ist die Umwandlung der von der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft ausgegebenen, zu 4½ Procent verzinslichen Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von zwei Millionen Thlrn. in vierprocentige genehmigt.

—y— **Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.** (Getreide-Tarif). Von jetzt ab wird für Getreide (incl. Buchweizen und Mais), Hülsenfrüchte, Kartoffeln und Zwiebeln bei Quantitäten von 80 Ctr. und mehr für die ganze Länge der genannten Bahn in der Richtung von Magdeburg bis Wittenberge nur 2½ Sgr. pr. Ctr., also circa 2,1 Silberpfennig pr. Ctr. und Meile an Fracht erhoben.

Die Kosten für An- und Abfuhr, Auf- oder Abladen sind hierin nicht mitbegriffen. —

—y— **Norddeutscher Eisenbahn-Verband.** (Temporäre Frachtermässigung für Getreide.) Die in No. 62 erwähnte, bis zum 1. October c. angeordnete Frachtermässigung auf 2 Silberpfennige pro Centner und Meile für das via Berlin oder Dresden kommende Getreide soll bis zum 1. Januar 1863 verlängert werden, und dieser ermässigte Frachtsatz auch zur Anwendung kommen, wenn die in Berlin oder Dresden zur Weiterbeförderung nach dem Westen eingehenden Getreidetransporte nicht mit directen Frachtbriefen begleitet, sondern für dieselben wegen des Weitertransports ab Berlin, resp. Dresden neue Frachtbriefe ausgestellt sind, in welchem Falle jedoch die Güter-Expeditionen zu Berlin oder Dresden durch Einsicht der Original-Frachtbriefe sich zu überzeugen haben, dass die betreffenden Sendungen von jenseits Berlin, resp. Dresden herrühren.

Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn. Dieselbe zahlt für das erste Semester 1862 eine Dividende von 3½ %, (½ % mehr als im vorigen Jahre).

—y— **Herzoglich Nassauische Staatseisenbahn.** (Neuer Fahrplan. Directer Verkehr.) Vom 18. September c. ab ist ein neuer Fahrplan in Kraft getreten, welcher bereits die Fahrzeiten für die erst am 1. October eröffnete Betriebsstrecke zwischen Limburg über Eschhofen, Runkel, Villmar, Aumenau bis Weilburg (siehe die Correspondenz S. 792) enthält. In Folge der Forderungen des Winterdienstes sind die Züge des Sommerfahrplans von 20 auf 15 reducirt worden, von denen von Wiesbaden bis Weilburg 3 Züge (Personenzug 7 Uhr 35 Min. Morgens, 1 Uhr 50 Min. Nachm., Schnellzug 11 Uhr Vorm., 4 Uhr 15 Min. Nachmittags, und Personenzug 2 Uhr 40 Min. Nachm., 9 Uhr Abends); umgekehrt ebenfalls 3 Züge (Personenzug 7 Uhr 30 Min. Morgens, 2 Uhr 20 Min. Nachm., Schnellzug 12 Uhr 40 Min., 5 Uhr 50 Min. Nachm., Personenzug 3 Uhr 5 Min. Nm., 9 Uhr 10 Min. Abends); ferner von Wiesbaden bis Limburg 2 Züge (8 Uhr 40 Min. Morgens, 5 Uhr 30 Min. Nachmittags und 4 Uhr 50 Min. Nachm., 9 Uhr 10 Min. Abends) und umgekehrt, resp. zwischen Limburg und Wiesbaden ebenfalls 2 Züge (6 Uhr 25 Min. Morg., 11 Uhr 22 Min. Vorm. und 10 Uhr 15 Min. Vorm., 5 Uhr Nachm.); zwischen Wiesbaden und Rüdesheim 2 Züge (8 Uhr 8 Min., 9 Uhr 15 Min. Abends und umgekehrt 7 Uhr, 8 Uhr 10 Min. Morgens); endlich zwischen Oberlahnstein und Weilburg ebenfalls 2 Züge (8 Uhr, 10 Uhr 30 Min. Vorm., resp. 5 Uhr Nachm., 7½ Uhr Abends) verkehren.

Die Knotenpuncte, auf welchen Anschlüsse stattfinden, sind Biebrich, wo die über Frankfurt, resp. Mainz-Castel kommenden oder gehenden Passagiere von oder nach Nord- und Süddeutschland und der Schweiz Anschluss finden; Rüdesheim, als Uebergangspunct mittelst Dampftraject über den Rhein nach oder von Bingerbrück für die über die Rhein-Nahebahn nach oder von Trier, Luxemburg und Paris Reisenden, und Oberlahnstein, wo ebenfalls ein Dampftraject über den Rhein nach oder von Capellen an der Rheinischen Bahn führt, um die in der Richtung von Cöln und darüber hinaus von London, resp. Amsterdam kommenden Passagiere aufzunehmen, oder nach dahin zu befördern. Obwohl die Anschlüsse, deren specielle Anführung wir hier nicht wohl versuchen können, im Allgemeinen wesentlichen Abänderungen schon deshalb unterliegen mussten, weil die Anzahl der Züge beschränkt worden ist, so geht doch aus dem neuen Fahrplan hervor, dass die directe Verbindung an sich hierdurch in keiner Weise gelitten hat.

Fahrzeit von Wiesbaden (ohne Berücksichtigung der Meridian-Differenz) nach Weilburg 5¼—6¼ Stunden, nach Saarbrücken 5 Stunden 40 Minuten bis 6½ Stunden, nach Paris via Forbach 17 St. 35 Min., nach Trier 9 St. 25 Min. und 9 St., nach Luxemburg 11⅜ St., nach Cöln 6¼ St., resp. 5½ St., nach Brüssel 12¼—15 St., nach Rotterdam 14½, resp. mit den Personenzügen 23 Stunden.

Der von Wiesbaden um 11 Uhr Vormittags abgehende Schnellzug, sowie der Personenzug um 4 Uhr 50 Min., ferner die von Weilburg um 12 Uhr 40 Min. Nachm. (Schnellzug) und um 3 Uhr 5 Min. Nachmittags abgehenden Züge schliessen nicht nur wie die meisten andern Züge bei Mosbach unmittelbar an die Taunusbahn an, sondern laufen auch in beiden Richtungen durch.

Die Station Weilburg wird sofort in directen Verkehr mit den grössern Stationen der Rhein-Nahe-, Königl. Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Bahn, ferner der Rheinischen und der Bergisch-Märkischen Bahn treten.

In dem Binnenverkehr der Staatsbahn werden von und nach allen Stationen Billets für die Hin- und Rückreise, mit 5tägiger Giltigkeit in allen Classen, sowie im directen Verkehr mit den Stationen der Rheinischen und Bergisch-Märkischen Bahn dergleichen Billets zu ermässigten Preisen ausgegeben, welche letztere für I. und II. Classe 5tägige, für III. Classe 3tägige Giltigkeit haben.

Im Binnenverkehr sowie im directen Verkehr ist nur kleines Handgepäck bis zu 10 Pfund Gewicht taxfrei. Für alles andere Gepäck ist die tarifmässige Taxe zu zahlen.

Nur im directen Verkehr mit den Stationen des Mitteldeutschen Verbandes, der Rheinischen und Bergisch-Märkischen Bahn, sowie mit Station Paris der Französischen Nordbahn werden 50 Pfund Freigepäck, und im directen Verkehr mit der Französischen Ostbahn und mit Luxemburg 60 Pfund Freigepäck gewährt.

Taunus-Eisenbahn. (Neues Güter-Reglement). Vom 1. October d. J. kommt für den Transport von Personen, Gütern, Thieren, Fahrzeugen, Leichen, Reisegepäck und Traglasten ein neues Reglement zur Anwendung, von welchem Zeitpuncte auch für den Gütertransport nur das neue Frachtbrief-Formular des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für die Taunusbahn verwendet werden darf.

Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn. Einnahmen bis 1. Septbr.
1862: 536,522 fl. 33 xr. 1861: 518,490 fl. 72 xr.

Ausland.

Schweizerische Nordostbahn. Betriebs-Einnahme im Monat August 1862. Bahnlänge: 178 Kilometer.

	für Personen und Gepäck		für Güter		Total-Einnahmen		pr. Kilometer	
	1861	1862	1861	1862	1861	1862	1861	1862
Francs	304808	305000	245478	235000	550286	540000	3091	3033.

—b— **Zur Englischen Eisenbahn-Statistik.** Aus dem Bericht der Manchester-Sheffield und Lincolnshire Bahn geht hervor, dass die Anzahl der Locomotivmeilen während des letzten halben Jahres auf 1,221,838 gestiegen ist. Hiervon kommen 641,079 Engl. Meilen auf Personenzüge, 388,086 Meilen auf Güterzüge, 127,371 Meilen auf gemischte Züge, 59,827 Meilen auf Kohlenzüge, und 5475 Meilen auf Viehzüge.

Während des letzten halben Jahres bis 1. Juli waren die Maschinen 170,959 Stunden in Dampf, darunter 88,658 Stunden in den Zügen, 58,557 Stunden beim Rangiren, und 23,744 Stunden im Stillstande. Die verbrauchte Menge an Coke belief sich auf 21,822 Centner, die an Kohlen auf 380,353 Centner. Demnach stellen sich die Kosten für Brennmaterial per Arbeitsstunde auf $13_{,76}$ d. und pr. Meile auf $1_{,56}$ d. — Von den während des halben Jahres auf der Linie beförderten 30,849 Personenzügen kamen 25,838 rechtzeitig an, während 4966 ungefähr mit 5 Minuten Verspätung ankamen. — Von den 9322 Güterzügen kamen 6830 rechtzeitig an, während sich 2492 um circa 5 Minuten verspäteten. Von den 5924 Kohlenzügen wurden 4795 rechtzeitig befördert, während sich 1129 um ungefähr 5 Minuten verspäteten. Demnach wurden im letzten halben Jahre befördert 46,095 Züge, von denen 37,508 rechtzeitig ankamen, und 8587 sich um circa 5 Minuten verspäteten.

—b— **Bedford-Cambridge Bahn.** Die im Juli eröffnete Strecke von Bedford nach Cambridge hat eine Länge von fast 30 Meilen. Sie überschreitet die Ouse mittelst einer Gitterbrücke von 8 Oeffnungen à 20 Fuss, und den Fluss Ivel mittelst einer 60 Fuss langen Brücke, welche aus 3 Backsteinbögen besteht. Die Great Northern Bahn wird von dieser Linie mit einer Gitterbrücke von 3 Oeffnungen überschritten, welche Brücke einen mittleren Träger von 240 Fuss Länge hat, der sämmtliche Oeffnungen überspannt.

Die kurze Strecke von Sandy nach Potton, welche von William Peel erbaut wurde, ist von der Bedford Cambridge Gesellschaft für 20,000 £ angekauft und der Bedford-Cambridge Bahn einverleibt. Bei Cambridge wird der Fluss Cam durch eine Brücke von 28 Fuss Spannweite überschritten.

Beim Bau der Linie sind circa 1,000,000 Cubik-Yards Erdreich ausgegraben, 23,000 Yards Mauerwerk aufgeführt, und 1,200 tons Eisen zu den Brücken verwandt. (The Engineer 1862.)

—w— **Americanische Eisenbahnen.** (Fahrgeschwindigkeit.) In Bendel-Henz' „Reise-Notizen aus America" S. 39 findet sich hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit die Angabe, dass die Express-Züge incl. Aufenthalt 5—6½ Preuss. Meilen pro Stunde, in voller Fahrt 6½—8½ Preuss. Meilen pro Stunde fahren (Dieses zur näheren Substantiirung unserer Behauptung Seite 771.)

Eisenbahnen in Buenos-Ayres. Die Kammern in Buenos Ayres haben einem dort ansässigen Kaufmann E. Lumb die Concession zum Bau einer Bahn nach Chascomas ertheilt. Chascomas liegt 75 Meilen südlich von Buenos Ayres. Der Staat garantirt dabei 7%, jedoch dürfen die Kosten per Engl. Meile die Summe von 10,000 £ nicht überschreiten. Das zu durchschneidende Terrain ist eben und bietet keine technischen Schwierigkeiten dar.

Die Arbeiten der San Fernando Bahn werden eifrig betrieben. Die Erdwerke waren Ende Juni bis Belgrano fast vollendet, ebenso

die Stationsgebäude und Güterschuppen zu Buenos Ayres. Man hoffte die Strecke bis Belgrano noch im Juli eröffnen zu können, da die Brücken über den Palermochico, den Maldonado und andere kleinere Flüsse ebenfalls vollendet waren. (The Engineer, 1862 Juli.)

Miscellen.

—b— **Kosten eines Eisenbahn-Unglücks.** Bei der letzten General-Versammlung der London-Brighton-South Coast Eisenbahn-Gesellschaft, wurden die Kosten an Entschädigungen etc., welche der Gesellschaft aus dem seiner Zeit auch in dieser Zeitung besprochenen Unfalle in dem Clayton Tunnel erwachsen sind, von dem Präsidenten zu nicht weniger als 24,000 £ angegeben!

—t— **Ein Eisenbahn-Phänomen.** Der durch seine ausgezeichneten Seekarten berühmte Americanische Lieutenant Maury sagt in seiner Schrift „Physische Geographie der See" bei Betrachtungen über die Umdrehung der Erde, pag. 39 und 43, Folgendes:

„Es ist den Ingenieuren wohl bekannt, dass auf einer von Norden nach Süden gehenden Eisenbahn die Züge, in welcher Richtung dieselben auch fahren mögen, immer die Tendenz haben, nach der rechten Seite hin zu entgleisen und dass diese Tendenz um so stärker, je schneller der Zug fährt, übrigens aber von der Länge der Bahn unabhängig ist."

Ist diese Tendenz zum Entgleisen auch schon in Europa bemerkt worden? Dieselbe würde sich leicht durch die verschiedenen Umfangsgeschwindigkeiten der einzelnen Puncte eines Meridians erklären, aber sie kann jedenfalls nur sehr unbedeutend sein und entzieht sich vielleicht ganz der Beobachtung.

(Nach dem Engineer vom 15. August d. J.)

Technische Notizen.

—w— **Kohlenheizung der Locomotiven.** (Berichtigung.) In dem Aufsatze über Kohlenheizung der Locomotiven in No. 66 ist durch Missverständniss beim Drucke eine Undeutlichkeit entstanden. Zu demselben ist nämlich folgende Anmerkung nachzutragen:

Der Unterschied zwischen den im 2. Alinea angeführten scheinbaren 41 % und den auf Seite 654 unter 1) in der Mitte der 2. Colonne angegeben wirklichen 33 % beruht darin, dass sich in den ministeriellen Angaben ein Irrthum eingeschlichen hat, indem darin als Betrag der Gesammtkosten des Heizmaterials pro 1855 anstatt der richtigen Summe (rund 1,892,000 Thlr.) die betreffende Summe pro 1857 (rund 2,220,000 Thlr.) genannt ist.

Die richtigen Zahlen sind auch bereits in den officiellen „Statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen" Band VIII, S. 143, Col. 20 und S. 147, Col. 63 und 64 angegeben.

—t— **Grosse Locomotivräder.** Nach Vollendung der Great-Western Bahn wurden von Brunel einige Schnellzugs-Locomotiven für diese Bahn construirt mit Triebrädern von 10 Fuss Durchmesser und mit einer verhältnissmässig geringen Heizfläche von weniger als 500 Quadratfuss; in Folge dessen zeigten sich dieselben bald als unzweckmässig und wurden ausser Dienst gesetzt. Es waren damals fast allgemein sechsfüssige Triebräder für solche Locomotiven im Gebrauch; nach und nach wurden aber auf den Englischen Bahnen mit enger Spurweite grössere Räder von 7 bis 7½ Fuss, auf den Bahnen mit grosser Spurweite sogar Triebräder von 8 bis 9 Fuss Durchmesser eingeführt. Weiter zu gehen mit der Vergrösserung der Triebräder erscheint übrigens nicht rathsam. Eine von Gouin in Paris erbaute Maschine mit 4 gekuppelten Triebrädern von 9⅓ Fuss Durchmesser hat sich nicht bewährt und ist nach kurzem Gebrauch auf der Französischen Westbahn ausser Dienst gesetzt.

Im Allgemeinen zeigt sich jetzt in England noch immer die Tendenz, den Durchmesser der Triebräder zu vergrössern, nicht nur bei Personenzugs- sondern auch bei Güterzugs-Maschinen, namentlich wenn dieselben zur Ueberwindung starker Steigungen bestimmt sind. Für die Caledonische Bahn, wo lange Steigungen 1:70 vorkommen, hat der Ingenieur Linclair Personenzugs-Maschinen mit 7 Fuss hohen Triebrädern, und für eine lange Steigung 1:96 bei Brentwood auf der Eastern Counties-Bahn Güterzugs-Maschinen mit gekuppelten sechsfüssigen Triebrädern construirt.

Die Fahrgeschwindigkeit hat indessen nicht in gleichem Verhältniss mit der Vergrösserung der Triebräder zugenommen, hauptsächlich deshalb, weil man nicht den Kessel und die Cylinder nebst den bewegenden Maschinentheilen nach Verhältniss grösser und stärker als früher machen kann, wenn man nicht der Locomotive ein übermässiges Gewicht geben will. Eine in der Londoner Ausstellung befindliche Schnellzugs-Maschine mit 8⅙ Fuss hohen Triebrädern, die vom Ingenieur Conner construirt und vom Vicekönig von Egypten angekauft ist, wiegt über 600 Ctr., wovon allein 271 Ctr. auf der Triebaxe ruhen. Die Anwendung sehr grosser Räder motivirt sich überhaupt nur durch die Furcht vor einer zu schnellen Bewegung der Dampfkolben und der sonstigen bewegenden Maschinentheile; indessen hat man von einer solchen schnellen Bewegung bis zu 14 Fuss Kolbengeschwindigkeit per Secunde weniger zu fürchten als früher, wo man die zweckmässige Anordnung der Gegengewichte an den Triebrädern noch nicht so gut verstand wie jetzt, sodass die Schwankungen der Locomotiven bei grosser Fahrgeschwindigkeit früher stärker und gefährlicher waren als in jetziger Zeit. Wenn mit Rücksicht auf starke Steigungen in der Bahn eine grössere Belastung der Triebaxe als 240 Ctr. erforderlich erscheint, so sollte man lieber diese grössere Last auf 2 Triebaxen vertheilen, d. h. auch bei Personenzügen gekuppelte Maschinen anwenden.

Es ist ein ziemlich weit verbreitetes Vorurtheil, dass sehr grosse Triebräder das Haupt-Erforderniss einer schnellen Locomotive seien, während ein grosser Kessel mit grosser Heizfläche, grosse Dampf-Cylinder etc. mit vielmehr Recht als ein solches Haupt-Erforderniss anzusehen sind. In Nordamerica, wo schwere Personenzüge mit grosser Geschwindigkeit gefahren werden, hat man auch vielfach Maschinen mit sehr grossen Triebrädern nach dem System Crampton versucht, aber man ist fast allgemein, und mit Recht, darauf zurückgekommen, den Durchmesser der Triebräder von Personenzugs-Maschinen nicht grösser als 5½ bis 6 Fuss zu machen.

(Nach dem Engineer vom 15. August d. J.)

Neue Erfindung im Eisenbahnbau. Der Fabrikant Kramer-Klett in Nürnberg hat Schienen construirt, mit denen, wenn sie gelegt sind, der Uebergang von Locomotiven und Waggons von einem Fahrgleise auf ein anderes ohne Wechsel oder Drehscheibe auf die einfachste und leichteste Weise bewerkstelligt werden kann. Es sind dies Schienen, welche in der Quere von dem Gleise, worauf die Locomotive oder die Waggons stehen, bis zu jenem gelegt werden, auf das sie gebracht werden sollen. Die General-Direction der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten hat solche Schienen von Nürnberg kommen lassen und macht von diesen den erspriesslichsten Gebrauch im Münchener Staatsbahnhofe, indem durch Anwendung derselben viel Zeit und Kraftaufwand erspart wird. Die technischen Stimmen sind darüber einig, dass diese neue Erfindung in allen grösseren Bahnhöfen Eingang finden wird. (D. I. Z.).

Telegraphenwesen.

þ **Die Vereinigung der Telegraphen-Stationen mit den Orts-Post-Anstalten in Preussen.** Nachdem die seit beinahe 2 Jahren gemachten Versuche, Telegraphen-Stationen mit den Orts-Post-Anstalten zu verbinden, sich als dem Zwecke entsprechend herausgestellt haben, ist unter dem 18. August d. Js. ein Regulativ über die Vereinigung von Telegraphen-Stationen mit den Orts-Post-Anstalten und über die Handhabung des Dienstes bei combinirten Stellen erlassen, demzufolge eine solche Vereinigung überall fortan stattfinden soll, wo nicht „nach Umfang und Bedeutsamkeit des telegraphischen Verkehrs oder wegen aussergewöhnlicher Betriebs-Verhältnisse die Stationirung einer grösseren Zahl von Beamten für den Telegraphendienst erforderlich ist, oder die Wahrnehmung der von der Station zu besorgenden Geschäfte eine umfassendere technische Fachbildung der Beamten erfordert." Was in der Schweiz sich als zweckentsprechend herausgestellt hat, ist nunmehr also auch in Preussen adoptirt und halten wir dafür, dass hier wie dort dieselben günstigen Erfahrungen auch künftig werden gemacht werden. Nicht nur dem Staate wie dem Publicum wird diese Vereinigung zweier ähnlicher Verkehrs-Anstalten zu Gute kommen, da sie eine bedeutende Vermehrung der Telegraphen-Stationen mit sich bringt und dort finanzielle, hier volkswirthschaftliche Interessen fördert, sondern sie wird auch Seitens der Beamten jedenfalls mit Freude aufgenommen werden, da sie ihnen Gelegenheit giebt, sich nach zwei statt nach einer Richtung hin auszubilden und ihre Kenntnisse demgemäss zu erweitern. Ueberdies ist auch dafür Sorge getragen, dass eine angemessene Remunerirung der betreffenden Postbeamten aus der Telegraphen-Casse stattfindet. Das oben erwähnte Reglement enthält ferner die Bestimmung, dass fortan alle jungen Leute, welche sich der Laufbahn für die höheren Stellen der Postverwaltung widmen, den Telegraphendienst erlernen müssen; sie sollen erst nach abgelegtem Cursus zu der Assistentenprüfung zugelassen werden, während die bereits in Beschäftigung stehenden Beamten, welche den Telegraphendienst erlernen sollen, durch die betreffenden Ober-Post-Directionen dazu ausgewählt werden. — Da man die Absicht hat, sämmtliche Kreisstädte der Monarchie in das Telegraphennetz zu ziehen, so dürfte die Erlernung des Telegraphendienstes Seitens einer ziemlich beträchtlichen Anzahl der Postbeamten nothwendig werden.

Asien. Die Telegraphen in Asien schreiten unablässig fort. Die Drähte, welche Russland nach Sibirien zieht, haben bekanntlich schon den östlichen Abfall des Uralgebirges erreicht, und werden bis an die Amurmündungen und bis nach China fortgesetzt. Der Türkische Telegraph reicht bereits bis Bagdad am Tigris und wird bis Basra weiter geführt. Nun hat auch Persien die Hand ans Werk gelegt. Der Schah lässt eine Linie nach Osten hin bauen, von seiner Hauptstadt Teheran bis nach den beiden wichtigsten Städten der Provinz Chorassan, nämlich Nischapur und Mesched, und eine andere in südwestlicher Richtung nach dem Mesopotamischen Bagdad. (Arbeitgeber.)

Postwesen.

Baden. Vom 1. Octbr. d. J. an treten im Grossherzogthum Baden bedeutende Postreformen in Kraft, als: Wegfall des Briefbestellgeldes und der Zuschlagstaxe für die Landpost, Einführung einer allgemeinen Brieftaxe von 3 Kreuzern für das ganze Land etc.

Postverkehr mit America. Laut Bekanntmachung der Kgl. Sächs. Oberpost-Direction zu Leipzig ist nunmehr der gewöhnliche Postverkehr zwischen den zur Union gehörigen Staaten von Nord-America und den Städten Norfolk, Portsmouth in Virginien, Nashville, Clarksville, Knoxville und Memphis in Tennessee wieder hergestellt.

Schifffahrt.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Einnahmen bis 5. September.

1862 fl. 6,178,132, 58. 1861 fl. 6,170,761. 57.

— t — **Englisch-Americanische Post-Dampfschiffe.** Nach einem officiellen Ausweis über die Fahrten der Postdampfer, welche der Cunard-Gesellschaft angehören und zwischen Liverpool, Boston und Newyork fahren, betrug in den letzten 3 Jahren die durchschnittliche Dauer einer Fahrt von Liverpool nach Boston 13 Tage 15¼ Stunden, und der Rückfahrt von Boston nach Liverpool mit Berührung von Halifax in Nordamerica und Queenstown in Irland (wo die Postfelleisen gelandet und abgeholt werden) incl. des Aufenthaltes daselbst nur 11 Tage 13 Stunden. Die Fahrt von Liverpool nach Newyork mit Berührung von Queenstown dauerte im Durchschnitt 12 Tage 17¼ Stunden, die Rückfahrt nur 11 Tage 5 Stunden. Dass die Rückfahrt von Nordamerica in der Regel kürzere Zeit erfordert als die Hinfahrt, ist bekanntlich dem Einfluss des Golfstromes zuzuschreiben. (Nach dem Engineer vom 22. August d. J.)

— t — **Der Suez-Canal.** Nach den neuesten Nachrichten werden die Arbeiten am Suez-Canal mit grossem Eifer betrieben. Der Wellenbrecher bei Port Said, dessen Bau ziemlich schwierig war, ist jetzt fertig und Schiffe können in jedem Wetter dort anlegen und aus- oder einladen. Die Fortschritte bei der Ausgrabung des Canals sind grösser als man gewöhnlich glaubt; 25,000 Arbeiter sind dabei beschäftigt und es werden monatlich im Durchschnitt 5 Millionen Cubikfuss Erde bewegt. Man hofft daher schon bald so weit zu kommen, dass das Wasser aus dem Mittelländischen Meer in den See Timsah fliessen kann. An diesem See werden Quaimauern zum Anlegen der Schiffe und eine vollständige Stadt daneben erbaut, wo die durch den Canal passirenden Schiffe Wasser, Kohlen und Lebensmittel einnehmen, auch nöthigenfalls calfatert und ausgebessert werden können. Die verschiedenen Magazine längs des Canals enthalten Vorräthe zur Ernährung von 50,000 Menschen.

Kürzlich ist eine directe Dampfer-Linie zwischen Alexandria, Port Said und Marseille eingerichtet. Ein Dampfschiff lud bei Port Said in Zeit von 12 Stunden 3000 Centn. Waaren aus, obgleich das Wetter stürmisch war. (Nach dem Engineer vom 1. August d. J.)

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Mit dem **1. October cr.** treten in dem Betriebs-Reglement für die Berlin-Anhaltische Eisenbahn vom 15. April 1862 folgende Abänderungen in Kraft:

Zu § 36.

Für alle zu versendenden Güter, welche von den Versendern in Berlin selbst zum Bahnhof angefahren werden, erhalten dieselben:

für Eilgut . . . . . 1 Sgr. — pro Ctr.
„ Normalgut und Gut der ermässigten Classe A — 9 Pf. „ „

erstattet und sofort baar ausgezahlt.

Zu § 39 ad B.

Die schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft der transportirten Güter wird den Adressaten, welche ihre Güter selbst abholen wollen (cfr. C ad 5) in Berlin jederzeit durch recommandirte Briefe auf Kosten derselben mittelst der Post zugesendet.

ibid. ad C 5.

In Berlin werden alle angekommenen Eil-, Normal- und Güter der ermässigten Classe A, welche nicht der steuerlichen Abfertigung wegen von uns zum Packhof geschafft werden müssen, bis vor die Häuser der Empfänger durch die von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer abgefahren und dafür die im dem Tarifsatz aufgenommenen Gebühren von 1 Sgr. für Eilgut und ¾ Sgr. für Normalgut und Gut der ermässigten Classe A erhoben. Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhr-Unternehmer bedienen wollen, haben sich hierzu ein- für allemal zu verpflichten, oder der Güter-Expedition rechtzeitig vorher, **jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes,** und auf Erfordern der Güter-Expedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift, schriftlich anzuzeigen.

Für diese Selbstabholung wird die in dem Tarifsatz aufgenommene Gebühr:

bei Eilgut von 1 Sgr. pro Ctr.
bei Normalgut und Gut der ermässigten Classe A 9 Pf. pro Ctr.

vergütet und sofort baar ausgezahlt.

Zu § 76

ist hinter: „fremden Bahnen“ einzuschalten:

„mittelst der Berliner Verbindungs-Bahn.“

Zu § 77 D.

Statt des bezeichneten ½ Sgr. wird für jede angefangenen 100 Thlr. und angefangenen 20 Meilen ¼ Sgr. erhoben.

Zu § 77 e.

Statt dez ersten Absatzes von:

der Frachtzuschlag für Sgr, bis: ein Thaler

soll es heissen:

Der Frachtzuschlag für ein declarirtes Interesse rechtzeitiger Lieferung beträgt für je drei Thaler der declarirten Summe — angefangene 3 Thlr. für voll gerechnet —

für die ersten 20 Meilen . . . . 1 Pf.
„ „ folgenden 30 Meilen . . . ½ Pf.
„ jede weiter folgende 50 Meilen ½ Pf.

Angefangene 20 resp. 30 und 50 Meilen werden für voll gerechnet. Ueberschiessende Pfennige sind auf volle Silbergroschen abzurunden.

Ausserdem etc.

Zu § 84.

Statt der bisherigen Fassung soll es heissen:

Als Frachtzuschlag für einen declarirten Werth wird für jede angefangenen 100 Thlr. und Meile: für Thiere ½ Pf., für Fahrzeuge 1 Pf., mindestens aber 3 Sgr., und als ein Zuschlag für ein declarirtes Interesse rechtzeitiger Lieferung für jede angefangenen 20 Thlr. und jede Meile: für Thiere ¼ Pf., für Fahrzeuge ½ Pf., mindestens aber 3 Sgr. erhoben, unter gleicher Abrundung auf volle Groschen wie bei der Fracht.

Zu § 88.

Statt der bisherigen Fassung soll es heissen:

Der Frachtzuschlag für einen declarirten Werth der Gepäckstücke beträgt auf jeden Gepäckschein für jede angefangene 100 Thlr. pro Meile 1 Pf., dagegen für ein declarirtes Interesse rechtzeitiger Lieferung für jede angefangenen 20 Thlr. pro Meile ½ Pf., niemals unter 3 Sgr., bei gleicher Abrundung auf volle Groschen wie bei der Fracht.

Im Allgemeinen wird hierbei bemerkt, dass für den durchgehenden Verkehr über die Berlin-Anhaltische Bahn von und nach fremden Bahnen die zu §§ 77 d u. e, 84 u. 88 vorstehend bekannt gemachten Abänderungen keine Gültigkeit haben, dass vielmehr für diese Transporte die seit dem 15. April cr. bis jetzt in Geltung gewesenen Bestimmungen auch bis auf Weiteres in Kraft bleiben.

Berlin, den 26. September 1862.

Die Direction.

Königlich Bayerische Pfälzische

Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

In Gemässheit der allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 28. August 1862, sowie der durch die Königl. Staatsregierung genehmigten Uebereinkunft des provisorischen Comités der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn mit der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn vom $\frac{25\text{ Jan.}}{3.\text{ Febr.}}$ 1862 werden diejenigen Herren, welche

sich in Folge der Einladung zur Zeichnung vom 18. Septbr. d. J. bei dem Unternehmen der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn betheiliget haben, zu der

Mittwoch den 22. October Morgens 10 Uhr

zu Ludwigshafen am Rhein im Bahnhofgebäude abzuhaltenden Generalversammlung hiermit eingeladen.

Gegenstand der Verhandlung:

1) Constituirung der Gesellschaft;
2) Berathung und Beschlussfassung über die Satzungen.

Diejenigen Herren Unterzeichner, welche dieser Generalversammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 15. October d. J. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen durch Vorzeigung der Interims- oder Gutscheine, beziehungsweise der ausgestellten provisorischen Quittungen oder durch ein nach Nummern geordnetes, von einer öffentlichen Behörde beglaubigtes Verzeichniss dieser Documente auszuweisen, wogegen sie die erforderlichen Einlasskarten erhalten.

Ludwigshafen, den 23. September 1862.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.
Mahla.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Zum 1. Januar 1863 sollen die Bahnhofs-Restaurationen: a) **Herzogenrath**, b) **Lindern**, c) **Baal**, d) **Erkelenz**, e) **Wickrath**, f) **Rheydt**, g) **Kleinenbroich**, h) **Obercassel** (Rheinstation **Düsseldorf**), i) **Viersen**, k) **Anrath**, l) **Uerdingen** und m) **Homberg** im Wege der öffentlichen Submission auf drei nach einander folgende Jahre neu verpachtet werden.

Die freie Auswahl unter sämmtlichen Bewerbern wird vorbehalten, aber tüchtigen Restaurationswirthen der Zuschlag zu einer Jahrespacht von ad a) 240 Thlr., ad b) 180 Thlr., ad c) 60 Thlr., ad d) 300 Thlr., ad e) 180 Thlr., ad f) 300 Thlr., ad g) 60 Thlr., ad h) 360 Thlr., ad i) 300 Thlr., ad k) 150 Thlr., ad l) 180 Thlr., ad m) 180 Thlr., in Aussicht gestellt.

Zur Eröffnung der versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission für Bahnhofs-Restaurationen"

einzureichenden Offerten, welche mit glaubhaften Attesten über Qualification und Cautionsfähigkeit versehen sein müssen, ist Termin auf

Mittwoch den 15. October d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserem Directionsgebäude auf Aachen Marschierthor anberaumt worden, bis wohin die Verpachtungsbedingungen sowohl bei uns als auch bei den betreffenden Stations-Vorstehern eingesehen, auch auf portofreie Gesuche von uns abschriftlich bezogen werden können.

Aachen, den 20. September 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

480 Stück Achsen mit Rädern

zu Güterwagen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Sonnabend den 11. October d. J. Vormittags 10 Uhr

in unserm Geschäfts-Lokale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Achsen mit Rädern"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und die Zeichnung liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Lokale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnung gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 24. September 1862.

Königl. Direction der Niederschles.-Märkischen Eisenbahn.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Pro Monat August sind weder überzählige Güter vorhanden, noch fehlen welche.

Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

Am 1. September. A. Fehlende:

1 Bund Walzdraht (107 Pfd.) fehlt in Cassel seit März d. J.
Engelhardt. 2 Sack Hafer (je 127 Pfd.) fehlen in Cassel seit März d. J.
1 Ofenrohr (2 Pfd.) fehlt in Cassel seit April d. J.
G. Zeitz. 1 Sack Malz (101 Pfd.) fehlt in Melsungen seit März d. J.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

August 1862: 172,700 Thlr. bis ult. Aug. 1862: 1,278,932 Thlr.
„ 1861: 167,540 „ „ „ „ 1861: 1,237,673 Thlr.
also 1862: mehr 41,259 Thlr.

Ruhr-Sieg Eisenbahn.

August 1862: 49,620 Thlr. bis ult. Aug. 1862: 380,809 Thlr.
„ 1861: 38,147 „ „ „ „ 1861: 135,586 „
also 1862: mehr 245,223 Thlr.

Witten-Duisburger Eisenbahn.

August 1862: 33,610 Thlr., bis ult. Aug. 1862: 189,452 Thlr.
„ 1861: 6,897 „ „ „ „ 1861: 46,271 „
also 1862: mehr 143,181 Thlr.

Prinz-Wilhelm Eisenbahn.

August 1862: 18,685 Thlr. bis ult. Aug. 1862: 137,412 Thlr.
„ 1861: 19,425 „ „ „ „ 1861: 156,910 „
also 1862: weniger 19,498 „

I. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. August:
August 1862:	Thlr. 25,400	26,250	2,357	54,007	383,370 Thlr.
„ 1861:	„ 24,685	27,335	680	52,700	393,370 „
Mithin 1862:	Thlr. +715	—1,085	+1,677	+1,307	—10,000 „

II. Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.

August 1862:	Thlr. 9,540	20,243	1,373	31,156	230,608 „
„ 1861:	„ 9,015	20,559	440	30,014	218,551 „
Mithin 1862:	Thlr. + 525	— 316	+ 933	+ 1,142	+ 12,057 „

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

August 1862:	für Pers.	für Fracht.	Summa.	Aug. 1861:	Differenz 62:
	Thlr. 33,205	55,960	89,165	78,816	+ 10,348
Bis ult. August + 103,515.					
Strecke Halberstadt-Thale					
	7,716	2,079	9,795		

Berlin-Stettiner Eisenbahn. I. Berlin-Stargard.

Einnahmen für	Personen	Güter	Zusammen	Diff. 1862:
Im August 1862:	67,832 Thlr.	62,028 Thlr.	129,860 Thlr.	
Im „ 1861:	63,739 „	50,772 „	114,511 „	+15,349 Thlr.

II. Stargard-Cöslin-Colberg.

Im August 1862:	19,382 Thlr.	11,899 Thlr.	31,281 Thlr.	
Im „ 1861:	17,271 „	10,681 „	27,952 „	+ 3,329 „

Kgl. Sächs. Staats- und die in Staatsverwaltung bef. Privateisenb.

August 1862:	Länge	für Personen	Güter	Summa:
Westl. Staatseisenb.	49,5	103,477 Thlr.	221,819 Thlr.	325,296 Thlr.
Oestl. „	26,5	67,684 „	88,825 „	156,509 „
Privateisenbahnen	8,1	9,631 „	12,510 „	22,141 „
Summa August 1862:	84,1	180,792 „	323,154 „	503,946 „
„ „ 1861:	80,6	159,021 „	297,463 „	456,484 „
Daher Differenz 1862:	+3,5*	+ 21,771 „	+ 25,691 „	+ 47,462 „

* Es ist dies die Länge der am 11. August eröffneten Tharand-Freiberger Staatseisenbahn.

Taunus-Eisenbahn. August 1862:

Einnahme für Personen	Güter	Extraord.	Summa	Bis ult. Aug. 62:
91,800 fl.	17,580 fl.	2,198 fl.	111,578 fl.	608,265 fl.

K. K. Süd-Norddeutschen Verbindungs-Bahn.

Einnahme f. Personen	Güter	Summa	Bis ult. August:
Aug. 1862: 31,583 fl. 15 kr.	67,654 fl. 10 kr.	99,237 fl. 25 kr.	700,219 fl. 69 kr.
„ 1861: 660,539 fl. 10 kr.	Mithin 1862: + 39,680 fl. 59 kr.		

Kaiser Ferd.-Nordbahn.

	für Pers.	für Güter	Summa	bis ult. Aug:
August 1862:	356,094 fl.	1,082,996 fl.	1,439,091 fl.	10,261,000 fl.
„ 1861:	346,772 fl.	1,004,369 „	1,351,142 „	10,769,630 „

Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbau-Gesellschaft. (5½ Meil.)

Einnahmen für	Personen	Frachten	Kohlen	Zusammen	bis ult. Aug.:
August 1862:	7,499 fl.	27,612 fl.	8,096 fl.	43,208 fl.	301,400 fl.
„ 1861:	6,667 fl.	21,664 fl.	5,980 fl.	34,311 fl.	265,355 fl.

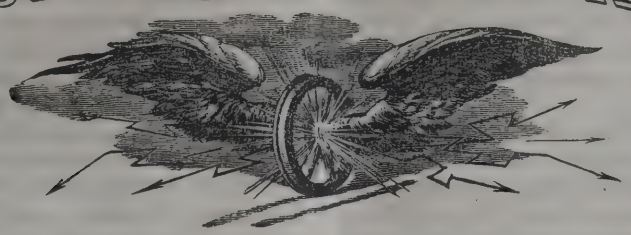
Buschtêhrader Eisenbahn. August 1862: Für 8,207 Personen und 987,629 Ctr. Frachten 60,117 fl. 15 kr. Bis ult. August 448,810 fl. 50 kr. österr. W.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 81. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¾ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 8. October 1862.

Inhalt: **Der Wagenmangel und was damit zusammenhängt.** — Eisenbahnen: Eisenbahn-Betrieb. Wilhelmsbahn, General-Versammlung. Oberschlesische Eisenbahn, Verkehrs-Entwickelung. Dividenden Deutscher Privat-Eisenbahnen im Jahre 1861. — Ausland: Eisenbahn-Projecte in Polen. Vereinigte Schweizerbahnen. Eisenbahn von Czernavoda nach Küstendje. — Eisenbahn-Literatur: Die Literatur des gesammten Eisenbahn-Wesens von Edmund Heusinger v. Waldegg. — Postwesen: Neue Ausgabe von Vereins-Briefmarken. Die Landbriefbestellung in Preussen. Ein zweiter täglicher Postdienst zwischen England, Belgien und Deutschland. — Telegraphenwesen: Nachrichten über die Benutzung der Telegraphenlinien zur Beförderung von Privat-Depeschen nach dem In- und Auslande. — Miscellen: Strassen-Eisenbahnen. Das statistische Büreau in Berlin und die Preussische Eisenbahn-Statistik. — Coursblatt. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Bergisch-Märkische und Prinz Wilhelm Eisenbahn**, neuer Fahrplan. **Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft**, Einzahlung. **Thüringische Eisenbahn**, Verkauf von alten Schienen. — **Einnahme** der K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. — II. Privat-Anzeigen.

Der Wagenmangel und was damit zusammenhängt.

(Schluss aus Nro. 80.)

Wenn wir aus dem Vorgesagten nun die Ueberzeugung schöpfen, dass mit dem auf den Bahnen Norddeutschlands vorhandenen Betriebs-Material, unter Anwendung der besprochenen Mittel, mindestens die Hälfte mehr, wo nicht das Doppelte des Bisherigen zu leisten ist, so können wir es nur billigen, wenn die Eisenbahn-Verwaltungen dem Andrängen auf Anschaffung von grossen Massen kostspieligen Betriebs-Materials so ohne Weiteres nicht entsprechen, vielmehr zunächst erst versuchen, ob auf anderem Wege nicht noch Rath zu schaffen ist.

Dass letzteres in dem Grade geschehen wird, als die ausschliesslich in den Händen der Eisenbahn-Verwaltungen liegenden Mittel es ermöglichen, daran zweifeln wir unseres Orts durchaus nicht, wenn wir auch zugeben wollen, dass es so rasch als gewünscht und auch so schnell nicht gehen wird, wie es gehen könnte und gehen würde, wären die Interessen des verkehrtreibenden Publicums und der Eisenbahnen ganz dieselben.

Weniger eines baldigen Erfolgs sicher sind wir hinsichtlich derjenigen Mittel zur Abstellung des Wagenmangels, deren Anwendung ganz oder theilweise in den Händen des verkehrtreibenden Publicums liegt. Dasselbe ist theils durch die moderne Transport-Industrie bereits zu verwöhnt, theils mit dem eigenen Geldbeutel zu stark dabei interessirt, theils auch durch die grosse träge Masse zu sehr in seinen Ansichten unterstützt, als dass es so ohne Weiteres geneigt sein sollte, in gleichem Masse auch den an sich gestellten Forderungen nachzukommen, wie es selbst solche macht und auf allen Wegen verfolgt.

Wir sind deshalb der Ansicht, dass Seitens der Eisenbahnen zur Erreichung des Zwecks der besseren Wagenausnützung durch die oben angegebenen, von dem verkehrtreibenden Publicum zu prästirenden Leistungen diejenigen Wege eingeschlagen werden müssen welche deren Ausführung erzielen können. Es giebt deren mehre. Absehend von den seither fast ausschliesslich üblich gewesenen, in neuerer Zeit aber unbeliebt gewordenen, unseres Erachtens auch mehr oder weniger unpractischen Massregeln, als da sind: Betriebs-Ordnungen, reglementarische Bestimmungen etc. etc., wollen wir hier sogleich dem Nerv der Sache, dem Fracht-Tarife, uns zuwenden. Mit diesem Worte befinden wir uns dann zugleich auch inmitten dessen, was mit dem Wagenmangel, von welchem wir eigentlich sprechen, zusammenhängt.

Wir sind der Meinung, dass, hätten die Eisenbahnen nicht den üblichen festen, sondern einen variablen Tarif, von Wagenmangel überall keine Rede sein und von dem ganzen Eisenbahn-Transportwesen überhaupt nicht so viel Wesens gemacht werden würde.

Was den festen Fracht-Tarif betrifft, so können wir denselben weder in der Nothwendigkeit, noch auch im Recht begründet halten.

In der Nothwendigkeit nicht, weil dieselbe dann doch schon früher bei den älteren Transport-Anstalten hätte hervortreten müssen, welche indess, so weit sie mit dem eigentlichen Gütertransport sich befassten, in diesem Puncte ebensowohl einer vollständigen Freiheit sich erfreuten, wie die moderne Form des Wassertransportes, die Dampfschifffahrt, es noch thut.

Dass der feste Tarif der Eisenbahnen in dem denselben Seitens des Staates gewährten Rechte der Expropriation begründet liegen soll, vermögen wir zwar als Laien in der Rechtslehre nicht zu ermessen, müssen solches aber nach Analogie ähnlicher Fälle durchaus bezweifeln. Nach gleichem Rechte müssten unseres Erachtens dann auch den Frachtfuhrleuten und Schiffern Seitens des Staates feste Tarife gesetzt sein, indem auch für Strassen, Canäle nicht allein Expropriations-Gesetze bestehen und häufig für solche die gesammten Anlagekosten bestritten werden, sondern auch die Unterhaltung derselben (bei den Chausseen in manchen Ländern sogar ohne allen Entgelt Seitens der Frachtfahrer) durch den Staat, oft selbst mit erheblichem Zuschuss zu den aufkommenden Zöllen, besorgt wird. Unseres Wissens bestehen Bestimmungen über den Fracht-Tarif für solche Verkehrswege aber nirgends. Ja noch mehr: manche Transport-Anstalten, z. B. Dampfschifffahrts-Linien, geniessen häufig neben anderen erheblichen Begünstigungen sogar bedeutende baare Subventionen aus Staatsmitteln, ohne dass dieserhalb ein fester Fracht-Tarif für die Angehörigen des betreffenden

Staates beansprucht wird. Dass Land- und Wasserstrassen mehr oder weniger für Jedermann benutzbar sind, während der Transport auf den Eisenbahnen, wenn auch nicht grundsätzlich, doch in der Wirklichkeit nur von den sogenannten monopolisirten Inhabern ausgeübt wird, dürfte unsers Erachtens das Rechtsverhältniss nicht wesentlich alteriren können.

Wenn wir nun auch nicht bezweifeln, dass der Staat vollkommen berechtigt, vielleicht sogar verpflichtet ist, auf den Fracht-Tarif der Eisenbahn-Verwaltungen einzuwirken, so müssen wir doch dafür halten, dass diese Einwirkung auf die Feststellung eines Maximaltarifs sich beschränken sollte, für dessen Höhe etwa der mittlere Frachtsatz des früheren Land-Transportes (— mit einem etwaigen Wasserwege concurrirt in der Regel die Eisenbahn nicht, auch wird der Wasser-Transport meistens durch sie nicht aufgehoben —) vielleicht massgebend sein könnte.

Im Uebrigen sollte man den Eisenbahnen in Bezug auf ihren Fracht-Tarif durchaus freie Hand lassen. Diese Freiheit ist um so unbedenklicher, als da, wo mehrere Eisenbahnwege bestehen, die Concurrenz derselben den Preis mehr herabdrücken wird, als der gesetzliche Tarif es zu thun vermag, und weil, wo nur eine Bahnlinie vorhanden ist, dieselbe jedenfalls für den Empfänger vortheilhafter (billiger, rascher oder reeller etc.) transportiren muss, als der Frachtfahrer, wenn sie den Transport an sich ziehen will. Gegen Heraufsetzen der Fracht über ein billiges Mass hinaus, würde hier — ganz abgesehen davon, dass es in seltenen Fällen nur im Interesse der Bahn liegen dürfte — der oben erwähnte Maximal-Tarif schützen, auch würde gegen eine solche Massregel der Umstand genügende Gewähr geben, dass der Landtransport bei so geringen Massen, um welche es in solchen Fällen überall nur sich handelt, jederzeit wieder aufgenommen werden kann.

Wenn nun in der Wirklichkeit der feste Tarif der Eisenbahnen überall nur noch die Bedeutung eines gesetzlichen Maximal-Tarifs hat, indem durch Rabatte, Refactien, Agiozuschläge, Meilenwegwerfen und wie die Formen weiter heissen mögen, welche nach und nach erfunden worden sind, um den Tarif fügsamer zu machen, — das Princip des festen Tarifs längst verloren gegangen ist, so sollte man das unseres Erachtens auch geradezu aussprechen und sachgemäss weiter ausdehnen; einmal auf dem durch die Einführung der sogenannten Expeditionsgebühr bereits betretenen Wege der Veränderlichkeit des Einheitssatzes nach der Transport-Entfernung, andererseits auch in Bezug auf die Zeit, zu welcher der Transport geschieht.

Es würden durch ein solches System nicht allein die Tarife gerechter, sondern auch practischer werden.

Bei den kurzen Transporten dürfte ein Theil des in manchen Fällen gegen den jetzigen Tarif nöthigen Frachtaufschlages, vielleicht im Wege der Abkürzung der Auf- und Abladefristen — welche ja für die Verwaltungen baares Geld sind — auszuführen sein, während, was die Zeit, zu welcher der Transport geschieht, betrifft, das in Oesterreich bereits bestehende Verfahren, die Frachtsätze in Zeiten des starken Verkehrs höher, dagegen während der Verkehrsstille niedriger zu stellen, den beabsichtigten Zweck, die Transporte über die ganze Zeit des Jahres gleichmässiger zu vertheilen, bestimmt erreichen lassen würde.

Wenn es dabei nicht die Absicht ist, für dasselbe Transportquantum überhaupt mehr Fracht zu heben, als bisher, so dürfte die fragliche Massregel dem verkehrtreibenden Publicum zu einem erheblichen Bedrucke kaum gereichen können, würde dabei aber den Eisenbahnen ermöglichen, mit demselben Fahrparke mehr leisten, also auch mehr Geld verdienen, bei zunehmendem Verkehre also die Tarife im Ganzen herabsetzen zu können, ohne damit zugleich ihre Rein-Einnahme zu verringern.

Dass durch ein solches Tarifsystem die allgemeinen Interessen in einer unzulässigen oder überhaupt nur bedenklichen Weise beeinträchtigt werden sollten, können wir nicht zugeben, es sei denn, dass man behaupten wollte, das alte Transportsystem — in welchem bekanntlich jeder Frachtfahrer, Schiffer etc. denjenigen Frachtsatz nahm, welchen er bekommen konnte — sei unnatürlich und unhaltbar gewesen, eine Behauptung, welche Angesichts einer vielhundertjährigen Praxis schwer haltbar sein dürfte. Wir unseres Orts können vielmehr der Ansicht uns nicht entschlagen, dass das jetzige feste Tarifsystem der Natur und gesunden Vernunft widerstreitet und deshalb unhaltbar ist.

Die Eisenbahnen sind ihrem Wesen nach ohne Frage industrielle Unternehmungen, ursprünglich nur erdacht, um Geld mit denselben zu verdienen und in den weitaus meisten Fällen auch nur zum Zweck sicherer Belegung von Capitalien zu höheren, als den gewöhnlichen Zinsen, entstanden. Die volkswirthschaftliche Stellung derselben ist nicht der Grund, sondern eine Folge ihrer Existenz, und kann nie in den Vordergrund gestellt werden, will man nicht die Verhältnisse verkehren; — dafür aber müssen wir es halten, wenn, wie es von grossen und einflussreichen Corporationen vorliegt, in wirklich naiver Weise das Ansinnen gestellt ist, die Eisenbahnen sollen für längere oder kürzere Zeit auf allen Gewinn verzichten, und zwar, um die Eisen-Industrie im Gange zu erhalten, eine Industrie, welche einestheils vielleicht ganz unhaltbar, anderntheils aber doch keineswegs berechtigter ist, als die der Eisenbahnen!

Was würden, um auf das schon oben von uns angezogene Beispiel zurückzukommen, die Träger derselben Industrie wohl sagen, wollten einmal Eisenbahnen, deren Geschäfte schlecht gehen, von ihnen, die nicht weniger als sie selbst durch das Recht der Expropriation, durch Bergbau-Privilegien etc. begünstigt sind, verlangen, dass sie ihren Eisenbedarf ohne allen eigenen Gewinn ihnen liefern sollten??

In ähnlicher Weise glauben wir dem Einwurfe der Unausführbarkeit eines solchen variablen Tarifsystems begegnen zu können. Wir unseres Orts vermögen in der That nicht zu ermessen, weshalb es practisch unausführbar sein soll, bei Feststellung der Frachtbeträge für kurze Entfernungen grössere Einheitssätze, als für weitere, der Berechnung zum Grunde zu legen oder constante Beträge zuzuschlagen, und weshalb es nicht möglich sein soll, entweder ein für alle Mal zu bestimmen, dass in gewissen Monaten der veröffentlichte Tarif ohne Weiteres gilt, während in anderen Monaten eine bestimmte Zahl von Procenten als Zuschlag erhoben und in wieder anderen so und so viele Procente Nachlass gewährt werden. Ferner: weshalb es nicht auch angehen soll, zeitweise bekannt zu machen: von einem gewissen Tage an werden die Frachten bis auf Weiteres nach den und den Grundsätzen eingehoben etc.

Den practischen Beweis für die Ausführbarkeit solcher Massregeln liefern übrigens ausser dem thatsächlich bestehenden, allen Systemes baaren Refactienwesen oder richtiger Unwesen, mehrere der Oesterreichischen Bahnen, welche entweder gar keinen festen Tarif haben (wie z. B. die Kaiserin Elisabeth-Bahn) oder aber (wie z. B. die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft) von dem durch die Concession ihnen gestatteten Rechte, je nach dem Stande der Silber-Agio, bis zu einer bestimmten Grenze Procentzuschläge zu den in Landeswährung berechneten Tarifsätzen zu erheben, — vielfach Gebrauch machen.

Sind unsere Deductionen, welche wir damit zu Jedermanns Beurtheilung stellen, richtig, so müssen wir den, innerhalb der allenfalls vom Staate zu bestimmenden Maximalsätze variablen Tarif, für im Princip allein richtig, rechtlich zulässig und practisch ausführbar und deshalb für dasjenige System der Frachtbestimmung halten, welches sowohl die Interessen der Eisenbahnen, als die des verkehrtreibenden Publicums am meisten und sichersten wahrt.

Der variable Tarif, mit Umsicht und Sachkenntniss gehandhabt, wird die auf andere Weise schwer zu erreichende gleichmässigere Vertheilung der Transporte auf das ganze Jahr bewirken und dadurch nicht allein den Wagenmangel beseitigen, sondern auch ermöglichen, dass mit den vorhandenen Wagen, also auch mit den sonst bestehenden Einrichtungen, wie oben angedeutet wurde, sehr viel mehr geleistet werden kann. Nur dadurch, nicht aber durch den jetzt dazu eingeschlagenen Weg der blinden Agitation, ist es dann wirklich möglich, die Fracht-Tarife der Eisenbahnen herabzusetzen, ohne die Interessen der Eisenbahn-Gesellschaften zu beeinträchtigen, was wir als eine Grundbedingung ansehen müssen, sollen nicht Privat-

rechte gekränkt werden, und was nicht minder wichtig zu halten ist, die Capitalien von den Eisenbahn-Unternehmungen sich abwenden.

Auf diesem Wege allein halten wir es möglich, den Ansprüchen des Publicums an die Eisenbahnen sowohl in Bezug auf Mass und Zeit, als auch in Bezug auf die Kosten der Beförderung — den Tarif — gerecht zu werden, und müssen wir nach dem Gesagten dafür halten, dass dieses Ziel viel eher und sicherer durch einmüthiges Zusammenwirken der Verkehrtreibenden und Verkehrvermittelnden, also der bei der Transport-Industrie betheiligten Privaten und der Eisenbahn-Verwaltungen, als durch die in neuerer Zeit Mode gewordenen masslosen Agitationen, welche oft nicht allein allen vernünftigen Grundes entbehren, sondern auch, wie z. B. die blinden Eiferer für den sogen. Einpfennigtarif, über das, was sie eigentlich wollen, keineswegs so klar sind, wie es doch unbedingt nothwendig ist, wenn ein bestimmter Erfolg erzielt werden soll.

Wenn nun auch Einigkeit unter Parteien, deren Interesse einander entgegenstehen, ein Problem ist, dessen Lösung unserer Zeit wahrscheinlich noch vorenthalten bleibt, so können wir doch die in der hier fraglichen Sache erregte Agitation für eine berechtigte nicht und um so weniger für eine vernünftige halten, als sie die Leidenschaften mit ins Spiel zieht und dadurch die Sache, wo nicht verdirbt, so doch verdunkelt.

Deshalb, und weil es viel eher und sicherer die Ausgleichung der entgegenstehenden Interessen herbeiführen wird, müssen wir empfehlen, an Stelle jener Agitation die ruhige Erwägung, gründliche Untersuchung und rationelle wie billige Beurtheilung der schwebenden Fragen treten zu lassen, welche anzuregen und anzubahnen der Zweck vorstehender Erörterung ist. —h.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Betrieb.

Wilhelmsbahn. (General-Versammlung). Dieselbe wurde am 30. Sept. unter dem Vorsitze des Verwaltungsrathes, Herrn Justiz-Rath Klapper eröffnet.

Als Königlicher Staats-Commissarius fungirte der Vorsitzende der Königlichen Direction, Herr Landrath Dittmer.

Die in 2510 Actien angemeldeten 251 Stimmen wurden nur durch eine Stimmenzahl von 229 repräsentirt.

Die erste Nummer der Tagesordnung bildet die Erstattung des Geschäfts-Berichts über die Verwaltung der Wilhelmsbahn im Jahre 1861. Die Versammlung verzichtete auf die Vorlesung desselben, indem sie sich bereits im Besitze desselben befindet.

In Anschluss des Geschäfts-Berichts und mit Hinweisung auf den steigenden Verkehr auf der Wilhelmsbahn wurde von der Versammlung der einstimmige Wunsch, resp. Antrag dahin ausgesprochen:

> dass für das Jahr 1862 eine Dividende nach dem Ergebniss des Final-Abschlusses pro 1862 gezahlt und die bei der Bergbau-hilfscasse schwebende Schuld der Wilhelmsbahn per 52,883 Thlr. 8 Sgr. aus dem Baufonds durch die $4^1/_2$ procentigen Prioritäts Stamm-Actien getilgt werden.

In Bezug auf den letzteren Antrag wurde hervorgehoben, dass die beregte Tilgung um so weniger eine Schwierigkeit finden könne, als ein Präcedenz-Fall in der durch Prioritäts Stamm-Actien erfolgten Zahlung an die Oberschlesische Bergbau-Hilfscasse bereits vorliege. Herr Staatscommissar Dittmer erwiderte hierauf, dass der Antrag wegen Zahlung einer Dividende sich erst erwägen liesse, wenn sich aus dem Betriebs-Ueberschusse würde übersehen lassen, ob Mittel zur Zahlung der Dividende vorhanden sein würden.

Wenn sich auch aus der bis jetzt allseitigen Mehreinnahme auf eine weitere günstigere Entwickelung des Unternehmens schliessen liesse, so müsse doch auch bei der Dividendenzahlung darauf gesehen werden, dass dieselbe auch dauernd geleistet werde.

Hierbei machte Herr Staats-Commissarius noch die Mittheilung, dass zufolge höherer Ermächtigung die Vorarbeiten für den Bau der Bahn von Leobschütz nach Neisse Seitens der Direction wieder aufgenommen worden.

Die Versammlung sprach der Königlichen Verwaltung sowie dem Verwaltungsrath einstimmig ihren Dank für ihre vielseitigen und erfolgreichen Bemühungen aus.

Hiernächst wurde die von der Königlichen Direction dem Verwaltungsrathe überwiesene Betriebs-Rechnung für das Jahr 1861 von diesem als vollständig gerechtfertigt, mit dem Beifügen anerkannt, dass Decharge ertheilt worden.

Herr Justizrath Klapper und Herr Beigeordneter Grenzberger wurden jeder mit 229 Stimmen zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes und Herr Kaufmann L. Schlesinger mit eben so vielen Stimmen zum Stellvertreter, sämmtlich auf eine dreijährige Amtsdauer wiedergewählt. Die Gewählten nahmen die Wahl an.

Oberschlesische Eisenbahn. (Verkehrs-Entwickelung.) In der am 19. stattgehabten General-Versammlung wurde über die Verkehrs-Entwickelung des laufenden Jahres Auskunft gegeben. Die Mehr-Einnahme im Güterverkehr betrug hiernach bis Ende August 852,000 Thlr., die Mehr-Einnahme überhaupt ca. 764,000 Thlr. (vergl. Geschäftsbericht S. 673). Den Haupt-Antheil, 311,000 Thlr., ca. 36 Procent hatten allerdings die Getreide-Transporte, aber es participirten auch andere Verkehrszweige und namentlich die Steinkohlen mit 281,000 Thlr. oder 33 Procent, sodass man den Mehr-Einnahmen grösstentheils die Bedingungen der Dauer zugestehen kann. Auch die Getreide-Transporte ruhen heute auf anderer Basis, wie früher, weil sie in der Production Galiziens und darin eine Stütze finden, dass Krakau ein Markt für Polnisches Getreide ist. Die Oberschlesische Bahn lehnt sich also an zwei Kornkammern, welche immer exportiren werden. Andererseits bildet sie in ihrem Anschlusse an die Breslau-Posener Bahn ein Mittelglied der Exportstrasse nach der Ostsee und mündet sie in ihrer Verbindung mit der Niederschlesisch-Märkischen Bahn in die nach dem Westen gehenden Schienenwege. Für die Grossartigkeit des in dieser Richtung gehenden Verkehrs spricht die Mehr-Einnahme der genannten Bahn bis Ende August 1,027,736 Thlr., $39^1/_2$ Procent. Die Thatsache, dass auf der Oberschlesischen Eisenbahn die Einnahme pro Centner und Meile von $2{,}_{61}$ Pf. in 1856 auf $2{,}_{44}$ in 1860 und $2{,}_{33}$ Pf. in 1861 gefallen ist und sich gleichzeitig der Procentsatz der Ausgaben von den Einnahmen von $50{,}_{27}$ auf $33{,}_{61}$ und $33{,}_{29}$ gefallen sind, spricht für die grossen Resultate der stattgehabten Tarif-Herabsetzungen. Die Ersparnisse sind allerdings zum Theil durch den Uebergang zur Kohlenheizung und andere Verhältnisse veranlasst, jedenfalls haben sich aber auch die Ausgaben mit der Zunahme der Centner-Masse (18,059,435 Centner in 1856 und 23,222,449 in 1861) vermindert.

Dividenden Deutscher Privat-Eisenbahnen im Jahr 1861. In den Zusammenstellungen der Dividenden Deutscher Privat-Eisenbahnen pro 1861 (S. 350 und 535) waren die der Gratz-Köflacher, der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Kurf. Friedrich Wilhelm Nordbahn, sowie der Löbau-Zittau- und Zittau-Reichensberger Bahn noch nicht enthalten. Wir können nunmehr eine ziemlich vollständige nach der Höhe der Dividenden geordnete Total-Uebersicht über dieselben geben: Anhalt-Cöthen-Bernburger, Aachen-Mastrichter, Dresden-Tharandter, Wilhelmsbahn, Rhein-Nahebahn, Glückstadt-Elmshorner keine Dividende, Brünn-Rossitzer, Zittau-Löbauer Lit. A. und Prinz Wilhelmsbahn $^1/_2$ Proc., Oppeln-Tarnowitzer $^5/_6$, Magdeburg-Wittenberger $1^1/_6$, Niederschlesische Zweigbahn $1^1/_2$, Cottbus-Schwielochseer 2, Werrabahn $2^1/_8$, Mecklenburgische $2^7/_8$, Lübeck-Büchener und Friedrich Wilhelm Nordbahn 3, Aachen-Düsseldorfer, Frankfurt-Hanauer, Neisse-Brieger $3^1/_2$, Ruhrort-Crefeld-Gladbacher $3^{11}/_{15}$, Stargard-Posener und Zittau-Reichensberger 4, Südnorddeutsche Bahn und Gratz-Köflacher $4^1/_2$, Rheinische, Theiss- und Kaiserin Elisabethbahn 5, Aussig-Teplitzer $5^6/_{25}$, Frankfurt-Homburger $5^1/_4$, Berlin-Hamburger 6, Bergisch-Märkische und Rendsburg-Neumünsterer $6^1/_2$, Thüringische $6^2/_3$, Oesterreichische Staatsbahn $6^7/_{10}$, Breslau-Freiburger $6^7/_8$, Hessische Ludwigsbahn 7, Berlin-Stettiner $7^1/_{12}$, Chemnitz-Würschnitzer $7^1/_2$, Oberschlesische Bahn $7^9/_{10}$, Pfälzische Ludwigsbahn und Hamburg-Bergedorfer 8, Berlin-Anhalter $8^1/_4$, Altona-Kieler 9, Taunusbahn $9^1/_5$, Oesterreichische Südbahn $10^1/_{25}$, Buschtheraderbahn $10^5/_7$, Berlin-Magdeburger 11, Cöln-Mindener $12^1/_4$, Kaiser Ferdinands Nordbahn und Nürnberg-Fürther 15, Leipzig-Dresdener $15^3/_4$, Magdeburg-Leipziger 17, Magdeburg-Halberstädter $22^1/_2$ Proc.

Ausland.

Eisenbahnprojecte in Polen. Bis jetzt hat sich das Eisenbahnwesen in Polen verhältnissmässig noch wenig entwickelt, doch ist es ein Gegenstand, dem man fortdauernd grosse Aufmerksamkeit zuwendet. Gegenwärtig sind mehrere wichtige Verbindungslinien projectirt. Einmal beabsichtigt eine Litthauische Gesellschaft den Bau einer Bahn von Bialystock nach Pinsk, welche den berühmten Bialowiczer Urwald durchschneiden würde und sich an diejenige anschliessen soll, welche von Kiew nach der Oesterreichischen Grenze führen wird. Ferner soll Warschau einerseits mit dem schiffbaren Bug, andererseits über Lublin mit Kiew verbunden werden und ausserdem beabsichtigt man noch diejenige Verbindung der Polnischen Hauptstadt mit der Ostsee über Marienburg nach Danzig, über die wir seiner Zeit berichteten. Die Strecke nach dem schwarzen Meere soll durch die Bahn von Kiew nach Odessa hergestellt werden, doch liegt dieser Plan noch der Commission für die Wegebauten zur Begut-

achtung vor. Doch während man auf der einen Seite die Communication durch Anlegung von Eisenbahnen zu erleichtern strebt, trägt man auf der andern Seite dem Bau von Chauseeen, durch welche die Eisenbahnen erst recht fruchtbringend gemacht werden können, noch viel zu wenig Rechnung.

Vereinigte Schweizerbahnen. Mit 1. Octbr. beginnt zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen einerseits und der Badischen Staatsbahn und Main-Neckar Bahn andererseits die Ausgabe directer Personenbillets und Gepäckscheine via Waldshut. Auf den Stationen Wyl, St. Gallen, Rohrschach, Haag, Ragatz, Chur, Glarus und Rappersweil können directe Personenzugs- und Schnellzugs-Billets gelöst werden nach Mühlheim, Freiburg, Kehl, Baden, Carlsruhe, Heidelberg und Mannheim, sowie directe Personenzugs-Billets nach Waldshut, Rheinfelden und Basel. Ferner in Gossau und Rüti (Glatthal) Personenzugs-Billets nach Waldshut, Rheinfelden und Basel; in St. Gallen, Ragatz, Chur und Glarus Schnellzugs-Billets nach Darmstadt und Frankfurt a. M.

Eisenbahn von Tzernavoda nach Küstendje. Aus dem Jahresbericht des Preussischen Consulats über den Handel und Schifffahrt von Galatz und Braila im Jahre 1861 entnehmen wir Folgendes über die genannte Bahn: Der Eisenhahn von Tzernavoda nach Küstendje sind Getreide und andere Rohproducte nur in unerheblicher Quantität, und wohl nur versuchsweise, zum Transport zugekommen. So lange in Küstendje noch kein ordentlicher, den Anker werfenden Schiffen hinreichenden Schutz gewährender Hafen hergestellt ist, bleibt diese Bahn ein verfehltes Unternehmen. — Aber auch nach Herstellung eines leidlichen Hafens wird die Haupt-Getreideausfuhrstrasse aus den unteren Donauländern nach wie vor nach den Donaumündungen gerichtet bleiben, da man immer vorziehen wird, lieber grosse Umwege zu machen, aber auf der Wasserstrasse zu verbleiben, als einen, wenn auch bedeutend kürzeren Weg einzuschlagen, der aber Umladungen zur Eisenbahn und von dieser wieder in die Schiffe nöthig macht. Die Abkürzung der Zeit des Transports würde nicht mehr im Verhältnisse zu denjenigen Kosten stehen, welche die Umladungen, — zumal hier zu Lande, wo die Arbeitskräfte so selten und theuer sind, — verursachen müssten. Sonach dürfte die Benutzung der Küstendjer Eisenbahn zum Getreidetransport im Grossen nur in Ausnahmefällen, und daher bloss periodisch, eintreten. — Dahingegen darf hier nicht unbemerkt bleiben, dass die Passagierbeförderung von der oberen und mittleren Donau nach Constantinopel und umgekehrt durch jene Eisenbahn sehr gewonnen hat, da der Reiseweg, und also auch die Zeit der Reise, sehr abgekürzt worden ist.

Eisenbahn-Literatur.

Die Literatur des gesammten Eisenbahn-Wesens, nebst Geodäsie, Strassen-, Wasser-, Brücken- und Tunnelbau, sowie über Telegraphen-Wesen; sowohl aller in den letzten 40 Jahren über die genannten Fächer im Deutschen, Französischen und Englischen erschienenen selbstständigen Schriften, als auch der in den verschiedenen technischen und anderen Zeitschriften zerstreuten Aufsätze darüber. Nach den einzelnen Fächern und Unterabtheilungen zusammengestellt von Edmund Heusinger von Waldegg, Ober-Ingenieur der Südharzbahn zu Osterode, Correspondirender und Ehrenmitglied verschiedener Architecten- und Ingenieur-Vereine. (Druck, bei Carl Hellermann in Mainz).

Obgleich das Eisenbahnwesen erst eine Geschichte von etwas über 30 Jahren, die Telegraphie von noch weit kürzerer Dauer aufweisen kann, hat doch bei der Wichtigkeit dieser grossartigen Schöpfungen die Literatur dieser Fächer einen solchen Umfang gewonnen, dass eine übersichtliche Zusammenstellung derselben ein dringendes Bedürfniss ist. Es erschien zwar vor 10 Jahren bereits Malberg's schätzbares Werkchen: „die Literatur des Bau- und Ingenieur-Wesens"; dieses reicht aber nur bis zum Jahr 1850 und umfasst nur die selbstständigen Schriften. Die ungleich umfangreichere Literatur, welche sich in den verschiedenen technischen Zeitschriften zerstreut findet, ist nur zu einem geringen Theil und zwar bis zum Jahr 1853 in Schubarth's Repertorium der technischen Wissenschaften enthalten.

Herr Heusinger hat nun die mühsame aber auch sehr dankenswerthe Arbeit unternommen, eine übersichtliche Zusammenstellung der Literatur des gesammten Eisenbahn- und Telegraphenwesens zu geben. — Das Werk, dessen erster Bogen uns gedruckt vorliegt, wird 18—20 Bogen in gr. 8 stark und circa $1^1/_2$ Thlr. kosten.

In 14 Abtheilungen werden von ihm sowohl die selbstständigen Schriften als die Artikel aus Zeitschriften zusammengestellt (in den Fällen, wo aus den Titeln der Inhalt nicht genau zu entnehmen, sind auch Erläuterungen beigefügt) und zwar über folgende Materien:

I. Feldmessen, (Geodäsie). II. Topographie, Geschichte und Statistik, Staatswirthschaft und Gesetzgebung der Eisenbahnen. III. Die verschiedenen Systeme der Eisenbahnen. IV. Unterbau der Eisenbahnen. V. Oberbau der Eisenbahnen. VI. Hochbau der Eisenbahnen. VII. Locomotiven. VIII. Eisenbahn-Wagen. IX. Betrieb der Eisenbahnen. X. Bau- und Betriebsausführungen und Kosten. XI. Brückenbau. XII. Wasserbau. XIII. Strassenbau. XIV. Telegraphenwesen.

Als Anhaltspunct diente dem Verfasser eine Zusammenstellung, welche er in den Jahren 1845 bis 1857, wo er das Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens herausgab, zu seinem eigenen Gebrauche entworfen hatte. Einem Jeden, der Interesse an den neueren Ingenieur-Wissenschaften nimmt, verspricht diese Literatur-Uebersicht sehr nützlich zu werden. Namentlich ist sie den Ingenieuren und Eisenbahn-Beamten, welche sich speciell über einen Gegenstand der genannten Fächer unterrichten, eine Preis-Aufgabe lösen wollen, ganz unentbehrlich. So z. B. bringt der Verfasser die gesammte Literatur über Dach-Constructionen sowie über Schmierapparate und Schmiermittel, über welche Themate der Oesterr. Ingenieurverein für dieses und das nächste Jahr die Preise von je 400 Thlr. ausgeschrieben hat. Mancher gehaltvolle Aufsatz, welcher in einer wenig verbreiteten Zeitschrift erschienen und deshalb Anfangs wenig beachtet worden ist, wird durch Heusinger's Zusammenstellung der Vergessenheit entzogen werden; endlich wird auch durch eine solche vollständige Uebersicht der ganzen Literatur des gesammten Eisenbahn-Wesens und der verwandten Fächer, diese Wissenschaft am besten gefördert, indem ein jeder strebsame Eisenbahn-, Strassen-, Wasserbau- und Telegraphen-Techniker auf eine leichte und bequeme Weise Kenntniss von allen bisher in den einzelnen Zweigen seines Faches gemachten Erfindungen und Verbesserungen, den darüber angestellten Forschungen etc. erhalten kann, und so sich über die einzelnen Gegenstände, soweit sie bereits ausgebildet wurden, unterrichten und seine Kräfte weitern Forschungen zuwenden kann.

Wie wir hören, ist Herr H. gegenwärtig in Hannover damit beschäftigt, die bedeutende Bibliothek der dortigen Polytechnischen Schule zur Vervollständigung seines Buches zu benutzen, in welches er auch (in Verbindung mit dem Institute der Civil-Ingenieure zu London und Paris) die einschlagende Englische und Französische Literatur, wenigstens die der selbstständigen Schriften, aufzunehmen gedenkt.

Wir wünschen deshalb dem Unternehmen einen gedeihlichen Fortgang und werden über dasselbe weiter berichten, sobald das Buch vollständig vor uns liegt.

Postwesen.

—r— Neue Ausgabe von Vereins-Briefmarken. München, im Septbr. — Nach Uebereinkommen der Vereins-Postverwaltungen werden zur „Erleichterung des Dienstes und der Controle über die Taxeinhebungen" je für den gleichen Werthbetrag der einfachen Brieftaxe in sämmtlichen Vereinspostbezirken Marken von gleicher Farbe, eingeführt und zwar: für die Taxe von 3 kr. Südd. Währg. = 5 Oesterr. Neukreuzern = 1 Sgr. Marken von carminrother Farbe, für die Taxe von 6 kr. Südd. Währ. = 10 Oesterr. Neukreuzer = 2 Sgr. Marken von blauer Farbe, für die Taxe von 9 kr. Südd. Währ. = 15 Oesterr. Neukreuzer = 3 Sgr. Marken von hellbrauner Farbe.

In Bayern beginnt die Abgabe und Verwendung der hiernach angefertigten Marken für den innern wie für den Vereins-Verkehr mit 1. October l. J., und es tritt gleichzeitig bezüglich der weiter in Verwendung stehenden Marken zu 1 kr., 12 und 18 kr. eine Aenderung dahin ein, dass von diesem Zeitpuncte an, die Marken zu 1 kr. in orangelber Farbe statt in rother, die Marken zu 12 kr. in grüner statt in zinnoberrother Farbe und die Marken zu 18 kr. in zinnoberrother statt in gelber Farbe abgegeben werden.

Die im Privatbesitz des Publicums befindlichen Marken der bisherigen Ausgabe haben noch bis 31. December l. J. Gültigkeit. Ganze Blätter in 90 Stücken können bis 31. Januar 1863 umgetauscht werden. Mit 1. Januar 1863 aber treten einzelne Marken ohne Ausnahme ausser Geltung. —

Wie verlautet sollen endlich in Bayern Schritte zur Einführung gestempelter Briefcouverts gethan werden.

Preussen. (Aufhebung des Orts-Briefbestellgeldes. Durch Gesetz vom 16. September 1862 ist die in den §§ 56 und 57 des) Portotax-Regulativs vom 18. December 1824 resp. im § 5 des Gesetzes vom 21. December 1849 festgesetzte Gebühr für die Bestellung der mit der Post angekommenen, an Adressaten im Orte der Postanstalt gerichteten Briefe — insofern sie nicht mit Geld oder Gegenständen von Werth beschwert sind, aufgehoben, und zwar mit Publication dieses Gesetzes für die Sendungen unter Streif- oder Kreuzband und für die Sendungen unter portofreiem Rubrum, vom 1. Juli 1863 ab für die übrigen francirt ausgelieferten Sendungen und vom 1. Juli 1864 ab für die unfrancirt ausgelieferten portopflichtigen Sendungen.

Die Landbriefbestellung in Preussen. Ueber das Landboten-Institut in Preussen sprach sich der Generalpostdirector Philipsborn bei Berathung des Gesetzentwurfs über die Aufhebung des Briefbestellgeldes am Orte der Postanstalten im Herrenhause wie folgt aus: „Im Jahre 1844 begann das Institut der Landbriefbestellung überhaupt erst eingeführt zu werden. Damals wurde der Versuch der regulären Bestellung der Briefe mit 300 Landbriefträgern gemacht; während gegenwärtig dieses Institut soweit ausgebildet ist, dass der Etat pro 1863 für dieselbe Beschäftigung bereits ein geordnetes Personal von 4700 Personen nachweist, welche täglich damit beschäftigt sind, die Briefe auf's platte Land zu verbreiten. Es sind nun die Einnahmen von der Landbriefbestellung bisher im Ganzen ausreichend gewesen,

die Kosten derselben annähernd zu decken. Ueberschüsse sind davon nicht erzielt, vielmehr hat man ein paar Jahre hindurch Zuschüsse machen müssen, die jedoch im Interesse der Verkehrserleichterung nicht gescheut worden sind. Seitdem aber das Institut festere Gestalt gewonnen hat, ist die Regierung bedacht gewesen, auch die Gebühren bei der Landbriefbestellung zu ermässigen. Im Düsseldorfer Bezirke ist vor wenigen Jahren damit der Anfang gemacht und ist der Ausfall daselbst schon dergestalt überwunden, dass der Bezirk bereits einen Ueberschuss liefert, aus dem die Kosten der Unterhaltung in anderen verkehrsärmeren Gegenden gedeckt wird. Eine Ermässigung ist seit Anfang dieses Jahres ferner in den Bezirken Königsberg, Stettin, Posen, Arnsberg, Magdeburg und Cöln eingetreten und ist es die Intention der Regierung, sobald wiederum diese vorübergehenden Schwankungen in der Einnahme überwunden sind, alsdann mit der Ermässigung in anderen Bezirken vorzuschreiten. Wenn ich auch keine weitere Zusage zu ertheilen berechtigt bin, so möchte ich wenigstens die aussprechen, dass, ehe das Gesetz über die Aufhebung des Briefbestellgeldes am Orte der Postanstalten, in drei Jahren zur vollständigen Durchführung gelangt ist, das Landbriefbestellgeld überall auf den Satz ermässigt sein wird, der bisher in den Städten erhoben wurde." (½ Sgr. für den gewöhnlichen Brief).

þ **Ein zweiter täglicher Postdienst zwischen England, Belgien und Deutschland.** Nach einer Postübereinkunft zwischen England und Belgien ist vom 1. August c. ab eine zweite tägliche Verbindung durch eine Dampfschifffahrtslinie zwischen Ostende und Dover hergestellt, so dass nach beiden Richtungen hin Passagiere wie Postsachen täglich zweimal befördert werden können. Nach Artikel I. dieser Uebereinkunft ist dieser Dienst auf Kosten der Belgischen Regierung eingerichtet und gehören die zu der Fahrt zu verwendenden Fahrzeuge entweder der Belgischen Regierung oder sind für deren Rechnung gemiethet, während die Englische Regierung nur für die Verbindung der Dampfschifffahrtsverbindung mit entsprechenden Beförderungsmitteln in England selbst Sorge trägt. Daselbst bildet diese Post gegenüber der bereits bestehenden Nachtpost, eine Tagespost, mit der Briefpostsendungen nach Belgien, Holland, Preussen etc. befördert werden, indem sie des Morgens um 7 Uhr von London abgefertigt wird. —

Telegraphenwesen.

þ **Nachrichten über die Benutzung der Telegraphenlinien zur Beförderung von Privat-Depeschen nach dem In- und Auslande.** Bearbeitet nach den Materialien der Königl. Telegraphen-Direction in Berlin. Verlag der Königl. Geh. Ober-Hof-Buchdruckerei (R. Decker). Berlin 1862. Preis 2½ Sgr.

Unter diesem Titel erschien vor Kurzem eine Zusammenstellung aller derjenigen Bestimmungen in Bezug auf die Benutzung des Telegraphenwesens, welche wissenswerth sind für Jedermann, der in die Lage kommt, Telegramme abzusenden; welche Zusammenstellung um so grösseren Werth hat, als das Material aus amtlichen Quellen stammt. Dieses kleine Schriftchen, welches einen ähnlichen Zweck erfüllt, wie die amtlichen Brief- und Fahrposttaxen der Postverwaltung, dürfte freundliche Aufnahme überall finden, da es bisher an ähnlichen Hülfsmitteln dem betreffenden Publicum gänzlich gefehlt hat. Es enthält nicht nur die Reglements für die telegraphische Correspondenz im Deutsch-Oesterreichischen Telegraphenvereine und für die Benutzung der Preussischen Eisenbahn-Telegraphen, ferner Verzeichnisse der Staats- und Eisenbahn-Telegraphen-Stationen, sondern auch die Gebührensätze und sonstige Bestimmungen für die telegraphische Correspondenz nach den verschiedenen, nicht zum Deutsch-Oesterreichischen Telegraphenvereine gehörenden Ländern und Stationen, wie den Gebührentarif für die telegraphische Correspondenz zwischen den Hauptstationen des Preussischen Telegraphennetzes und den Haupt-Verkehrsorten der verschiedenen Länder, sowie den Grenzpuncten des telegraphischen Vereins und setzt somit auch den Laien in den Stand, den Tarif für jede Depesche genau resp. doch annähernd zu berechnen.

Miscellen.

Strassen-Eisenbahnen. Im Anschluss an unsere Mittheilung in No. 75 S. 746 theilen wir noch Folgendes mit: Der Marine-Ingenieur A. F. Moller zu Hamburg hat schon im vorigen Herbste beim dortigen Senat um die Concession nachgesucht, Strassen-Eisenbahnen errichten zu dürfen, zunächst für den Zweck: 1. Passagiere zwischen dem Kiel-Altonaer und dem Berliner Bahnhofe, sowie zwischen Hamburg und Altona und deren Vorstädten bis nach Wandsbeck zu befördern; 2. Vieh in denselben Wagen, in denen es ankommt, von den Bahnhöfen nach den Bedarfsplätzen zu transportiren; 3. leichte Packete am Tage und schwerere Güter in der Nacht zwischen den Bahnhöfen und der Stadt Hamburg zu befördern. Nach Angabe des Herrn Moller können derartige Eisenbahnen, mit Pferden oder Strassenlocomotiven betrieben, in Strassen von selbst nur 16 Fuss Engl. Breite, und Pferde-Eisenbahnen sogar bei einer Steigung von 1 zu 20 angelegt werden. Die Vortheile dieser Bahnen sind augenfällig: die Schnelligkeit der Beförderung beträgt 3 Wegstunden in der Stunde, einschliesslich des Aufenthaltes; der Verkehr kann so geregelt werden, dass alle 6 bis 10 Minuten ein Zug abgeht und ankommt; die Passagiere können mit nur einem Schritte in den Wagen, der einem Salon auf vier Rädern gleicht, gelangen. Diese Salonwagen fassen bis 80 Personen, haben hinten und vorn je eine Thüre, die Sitze stehen 3½ Fuss von einander ab, so dass die Bequemlichkeit in keiner Weise beeinträchtigt ist. An den Rädern befinden sich Bremsvorrichtungen, welche das Anhalten auf 10 Fuss Distance ermöglichen und gleichzeitig den Pferden das Anziehen erleichtern. Güter, welche man jetzt auf einem schweren rasselnden Blockwagen befördert, können des Nachts völlig geräuschlos hin und her transportirt werden. Ein besonderer Vortheil erwächst für die städtischen Cassen aus der zu erzielenden wesentlichen Ersparniss bei Instandhaltung der Strassen, durch welche die Eisenbahnlinien laufen, da 8 Fuss Breite derselben stets von der Eisenbahn-Gesellschaft in Stand zu halten sind. Die Königl. Dänische Regierung hat die betreffende Concession bereits auf 40 Jahre ertheilt und zwar unter Bedingungen, die zur Aufrechthaltung der polizeilichen Ordnung für den Strassenverkehr nöthig sind. Ueber die nähere Einrichtung einer solchen Bahn gibt eine Broschüre: „Strassen-Eisenbahnen, wie solche in den bedeutenderen Handelsstädten Frankreichs, Englands und der Vereinigten Staaten bestehen, und wie sie der Civil- und Marine-Ingenieur A. F. Moller in den wichtigsten Hauptstädten zu errichten beabsichtigt, Hamburg 1862" durch Zeichnungen und Situationspläne erläuterte Mittheilungen. Die Concession für Hamburg ist Herrn Moller in beschränkter Weise neuerdings gewährt worden. (D. I. Z.)

þ **Das statistische Büreau in Berlin und die Preussische Eisenbahn-Statistik.** Seitdem Dr. Engel an der Spitze des statistischen Büreaus in Berlin steht, macht die amtliche Statistik in Preussen bedeutende Fortschritte. Umfangreiche Arbeiten gehen in rascher Folge aus dem Büreau hervor, wie beispielsweise die auch in Ihrer Zeitung besprochenen Hefte: „Vergleichende Uebersicht des Ganges des Handels, der Industrie und des Verkehrs pro 1859 und 1860, das Jahrbuch der amtlichen Statistik etc." beweisen. Neuerdings wendet man seine Sorgfalt vorzugsweise darauf hin, das massenhaft vorliegende und von allen Behörden aufgestellte und zusammengetragene Material zu sichten, Ueberflüssiges davon auszuscheiden, wie auf der anderen Seite es durch Berücksichtigung neuer Gesichtspuncte zu vervollständigen, um so Harmonie und Einheit in die Statistik zu bringen. Auch die Eisenbahn-Statistik soll baldigst eine Reform erfahren, da nach dem Urtheile des Dr. Engel bei ihrer Anfertigung noch die Befriedigung des administrativen Bedürfnisses allein massgebend sei. Es käme aber auch bei ihr darauf an, ihre Ergebnisse für die Wissenschaft ebenso nutzbar zu machen, wie sie es für die Verwaltung seien; noch wäre der nationalöconomischen Seite des Eisenbahnwesens in diesen übrigens sonst vortrefflichen Arbeiten gegenüber der technischen zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet. Es würde deshalb die Aufgabe der statistischen Central-Commission sein, auch nach dieser Richtung hin eine Ausdehnung und Verallgemeinerung der Gesichtspuncte eintreten zu lassen, um so durch die amtliche Statistik die Hauptfragen der Wissenschaft gleichzeitig mit denen der Verwaltung beantworten lassen zu können. —

Wie vielseitig übrigens die Verkehrs-Anstalten und die Land- und Wasserstrassen allein in der neu aufzustellenden Statistik für jeden Landrathskreis behandelt werden soll, möge folgender Auszug aus der dazu gegebenen Anleitung erweisen. Nach dieser letzteren soll die Kreisstatistik enthalten: 1) eine Tabelle über die Schifffahrt und die Transportgewerbe (aus der Handelsgewerbetabelle) eventuell mit Vergleichung früherer Aufnahmen; 2) Nachrichten über die Seeschifffahrt und den Schiffsverkehr in den Seehäfen; 3 Nachrichten über den Schiffsverkehr auf Flüssen und Canälen (nach den, an Stellen, wo eine Gebühren-Erhebung stattfindet, geschehenen Vermerken); 4) Nachrichten über den Postverkehr an den Expeditionsstellen innerhalb des Kreises (nach den Zusammenstellungen der Postbehörden), eventuell auch über den Eisenbahnverkehr und den Verkehr auf der Landesgrenze (Waaren-Eingang und Ausgang); 5) Transport-Versicherung in dem Kreise; 6) Eintheilung des Kreises für Chausseebauten, vorhandene Chausseen (Länge, Breite) mit Unterscheidung der Staats-, Bezirks- oder Kreis-, Gemeinde-, Actien- und Privat-Chausseen; 7) Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Kunststrassen (ausschliesslich der Staats-Chausseen) aus den letzten drei Jahren; auf dieselben verwendete Kosten zum Neubau, zur Reparatur und Verwaltung (an Materialien, an persönlichen Kosten), zur Verzinsung und Tilgung der zum Zwecke derselben gemachten Schulden; 8) Art der Aufbringung der Kosten für die Chausseen (unterschieden in Geld- und Naturalleistungen); 9) Chausseegeld-Einnahmen bei den Staats-Chausseen; 10) Projecte zu neuen Chaussee-Anlagen; 11) Bemerkungen, hinsichtlich der den Kreis durchschneidenden Eisenbahnen und der projectirten Eisenbahnen; 12) Zustand der sonstigen öffentlichen Communicationswege in dem Kreise (Classen derselben); 13) Eintheilung des Kreises für die wegepolizeiliche Aufsicht; 14) Leistungen des Kreises und der Gemeinden zur Herstellung und Verbesserung öffentlicher Wege; 15) Bepflanzung der öffentlichen Wege; 16) Bemerkungen über den Zustand der Dorfstrassen; 17) Bemerkungen über den Zustand der Strassen in den Städten, eventuell mit Angabe der Kosten der Pflasterung, Reinigung, Entwässerung und Beleuchtung derselben; 18) Bau und Unterhaltung von Brücken und Fähren, Hafenbauten etc.; 19) Schifffahrtsstrassen in dem Kreise (Bezeichnung und Länge derselben, Wasserstand nach den Vermerken der Wasserbaubeamten, Dauer der Benutzung in den letzten drei Jahren; 20) Eintheilung des Kreises für Wasserbau-Angelegenheiten; 21) Projectirte Schifffahrtstrassen.

Coursblatt vom 30. September 1862.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende u. Zinsen in % 1860	1861	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf *	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	—	86 1/2	%
Aachen-Mastricht	0	0	4	B.	—	31 1/4	%
Albertsbahn (Dresden-Tharand)	0	0	4	L.	—	68 1/4	%
Altona-Kiel	8 2/3	9	4	H.	—	153	% Spec. = 3 B.-Mark
Amsterdam-Rotterdam (Niederl. Rheinb.)	5	5 1/10	4	B.	—	91 1/2	%
Aussig-Teplitz	4	5 1/2	5	W.	—	174	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn * voll	4 1/2	4 1/2	4 1/2	F.	107 3/4	—	%
ditto * m. 30 % Einz.	4 1/2	4 1/2	4 1/2	F.	—	106 5/8	%
Bergisch-Märkische Lit. A.	5 1/3	6 1/2	4	B.	—	110 1/4	%
do. Lit. B.	4	4	4	B.	—	—	%
Berlin-Anhalt	6 1/2	8 1/4	4	B.	—	140	%
Berlin-Hamburg	6 3/4	6	4	B.	—	121	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg	9	11	4	B.	—	211 1/2	%
Berlin-Stettin	6 1/6	7 1/12	4	B.	—	132	%
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	W.	—	169	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	5 1/2	6 7/8	4	B.	—	138	%
Brieg-Neisse	2 1/6	3 1/2	4	B.	—	84 1/8	%
Brünn-Rossitz	1	1	5	W.	—	—	fl. ö.W. pr. 500 fl. C. M.
do. mit Prior.	7	6 1/2	5	W.	200	—	do. pr. 200 fl. C. M.
Buschtehrader	10	7 4/5	5	W.	—	685	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	5	7 1/2	4	L.	—	166 1/4	%
Cöln-Minden *	10 1/2	12 1/4	3 1/2	B.	—	182 3/4	%
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	0	0	4	B.	—	58	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	4 1/2	4 1/2	B.	—	93 1/2	%
do. do.	5	5	5	B.	96	—	%
Frankfurt-Hanau	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	73 1/8	—	%
Galizische Carl-Ludwigsb. * 5 2/10	10 2/5	8 1/2	5	W.	—	227 50	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	2 1/2	4	H.	—	—	% 4 Spec. = 4 1/2 Thlr.
Graz-Köflach	2 5/8	4 1/2	5	W.	—	156	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.
Hamburg-Bergedorf	8	8	4	H.	—	—	% 300 B.-M. = 450 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	5 3/4	7	4	F.	127 1/4	—	%
				B.	—	126 3/4	% 7 fl. s.W. = 4 Thlr.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	15 1/2	15	5	W.	—	191 40	fl. ö.W. pr. 400 fl. C. M.
Kaiserin Elisabeth Westbahn *	5	5	5	W.	—	151	do. pr. 200 fl. C. M.
				F.	—	118	fl. C. M. pr. do. 5/6 fl. S.W.
Kurfürst Friedr. Wilh. Nordb.	2 1/4	3	4	B.	—	63 1/2	%
Leipzig-Dresden	16	15 3/4	4	L.	265 1/2	—	%
Löbau-Zittau Lit. A.	0	1/2	4	L.	—	36	%
do. Lit. B.	4	4	4	L.	—	84 1/2	%
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. Ludw.-B.) *	9	8	4	F.	—	139	%
				B.	139 1/4	—	% 7 fl. S.W. = 4 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	18 2/3	22 1/2	4	B.	—	322 1/2	%
Magdeburg-Leipzig	15	17	4	L.	—	262 1/2	%
Magdeburg-Wittenberge	2	1 1/6	4	B.	—	45	%
Mecklenburgische	2 1/8	2 7/8	4	B.	—	61 7/8	%
Münster-Hamm *	4	4	4	B.	97 3/4	—	%
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Maxim.)	4 1/2	4 1/2	4 1/2	F.	108	—	%
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	B.	—	99 1/2	%
Niederschles. Zweigbahn	1/2	1 1/2	4	B.	—	70 1/2	%
do. Prior. Actien	5	5	5	B.	101	—	%
Oberschlesische Litt. A. u. C.	77/80	79/10	3 1/2	B.	—	175 1/2	%
do. * Lit. B.	77/80	79/10	3 1/2	B.	—	154	%
Oesterr. Staats-E.-B. * 5 2/10 (Oest.-Franz.)	7	6 7/10	5	W.	—	246	fl. ö.W. pr. Stück
				B.	—	132 1/4	Thlr. von
				F.	—	228	fl. S.W. frs. 500.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. * 5 2/10	10	10	5	W.	—	281	fl. ö.W. pr. 180 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2/5	5/6	4	B.	—	493/4	%
Pardub.-Reichenb. * (S.-Nordd. V.-B.)	5	5	5	W.	—	123 25	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Pressburg-Tyrnau I. Emiss.	0	0	—	W.	—	40	do. pr. do.
do. II. Emiss. m. Pr.	2 1/2	3 1/2	3	W.	98	—	do. pr. do.
Rendsburg-Neumünster	6 1/2	6 1/2	4	H.	—	—	% 4 Spec. = 4 1/2 Thlr.
Rheinische	4 1/2	5	4	B.	97 1/2	—	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4 1/2	5	4	B.	—	102 3/4	%
Rhein-Nahe	0	0	4	B.	—	259/4	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach *	3 1/2	3 11/15	3 1/2	B.	—	90 1/2	%
Stargard-Posen *	3 1/2	4	3 1/2	B.	—	115 1/2	%
Steele-Vohwinkel (Prinz Wilhelms-B.)	2	1/2	4	B.	—	59	%
Taunusbahn	8	9 1/5	ob. Z.	F.	339	—	fl. S.W. pr. 250 fl. S.W.
Thüringische	6 1/2	6 2/3	4	B.	127	—	%
				L.	—	127	%
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	W.	—	147	fl. ö.W. pr. 140 fl. Einh.
Werrabahn †	2 3/10	2 1/3	4	B.	—	—	%

Bemerkungen.

Auf die mit * ohne Nebenbemerkung bezeichneten Papiere sind die Zinsen vom Staate bis zu der Höhe garantirt, welche im Börsen-Zinsfuss der Stamm-Actien und im Zinsfuss der Prioritäts-Obligationen ihren Ausdruck findet. — Im anderen Falle giebt die neben dem * befindliche Procent-Zahl die Höhe der Staatsgarantie an. — † Auf die Stamm-Actien der Werrabahn ist die Garantie der betreffenden Staaten eine beschränkte.

Die Börsen Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Wien sind durch die Buchstaben B., F., H., L. und W. bezeichnet, woran sich die daselbst notirten Tages-Course, sämmtlich vom obigen Datum, schliessen.

Als Börsen erscheinen die Plätze, an welchen regelmässige Umsätze in den betreffenden Effecten statt finden; doch ist hierbei zu bemerken, dass die Actien und Obligationen mehrerer Bahnen, deren Tages-Course nur von einer dieser Börsen gegeben sind, auch an anderen der obigen Plätze gleichzeitig umgehen und notirt werden.

Weitere Vervollständigungen dieses Coursblattes bleiben vorbehalten.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	93 1/2	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	92 3/4	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	100	—	%
Aachen-Mastricht	4 1/2	B.	—	71 1/2	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	—	%
Albertsbahn I. Emiss.	4 1/2	L.	—	102 1/4	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	—	—	%
do. III. Emiss.	5	L.	—	102	%
Aussig-Teplitz	5	L.	—	103	%
Bergisch-Märkische	4 1/2	B.	—	101 1/4	%
do. II. Ser.	4 1/2	B.	—	101 1/4	%
do. II. Serie (1855)	5	B.	—	101	%
do. III. Serie * 3 1/4	3 1/2	B.	85	—	%
do. IV. Serie	5	B.	—	—	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	—	%
do. do. II. Ser.	5	B.	—	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	94 3/4	—	%
do. do. II. Ser.	4 1/2	B.	100	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	—	%
do.	4 1/2	B.	—	100 1/2	%
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	99 1/2	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A.	4	B.	99	—	%
do. B.	4	B.	—	—	%
do. C.	4 1/2	B.	—	100 1/2	%
do. D.	4 1/2	B.	—	100	%
Berlin-Stettin	4 1/2	B.	—	—	%
do. II. Emiss. * 3 1/2	4	B.	—	96 3/4	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	—	96 3/4	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4 1/2	B.	—	102	%
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	—	99 75	%
Breslau-Schweidnitz-Freib. D.	4 1/2	B.	—	—	%
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	100 1/4	%
Cöln-Crefeld	4 1/2	B.	100	—	%
Cöln-Minden	4 1/2	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	103 1/4	%
do. do.	4	B.	97 1/2	—	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	—	96 3/4	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. Ba.	4 1/2	B.	—	101 1/8	%
do. IV. Emiss. * 3 1/2	4	B.	—	94	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	—	92 3/4	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	—	%
Frankfurt-Hanau	4 1/2	F.	—	99	%
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	102 3/8	—	%
Gloggnitzer	5	W.	—	83	fl. ö.W. pr. 100 fl. C. M.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	92	—	do. pr. do.
	ö.W. 5	W.	—	87	do. pr. 100 fl. ö.W.
Kaiserin-Elisabeth-Westbahn *	ö 5	W.	—	95 75	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto *	in Silb.	W.	100	—	do. pr. 100 fl. ö.W.
		F.	81 1/2	—	% 6 fl. ö.W. = 7 fl. S.W.
Kurfürst-Fr.-Wilh.-Nordbahn	4 1/2	B.	—	—	%
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	—	117 1/4	%
do. von 1854	4	L.	—	102 1/4	%
Ludwigshafen-Bexbach I. u. II.	5	F.	—	100 3/8	%
do.	4 1/2	F.	103 1/4	—	%
do.	4	F.	—	100 1/4	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	L.	—	102 3/4	%
		B.	—	102 3/4	%
Magdeburg-Leipzig	4	L.	101 1/8	—	%
do.	4 1/2	L.	—	101 3/8	%
Magdeburg-Wittenberge	4 1/2	B.	—	100 1/8	%
Mecklenburgische	4	B.	—	—	%
Niederschlesisch-Märkische	4	B.	98 3/4	—	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	98 3/4	—	%
do. conv. III. Ser.	4	B.	—	98	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	101 7/8	%
Oberschlesische A.	4	B.	—	—	%
do. B.	3 1/2	B.	—	—	%
do. C.	4	B.	—	—	%
do. D.	4	B.	—	97	%
do. E	3 1/2	B.	—	85 1/2	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	—	101 3/4	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn	3	W.	—	136	fl. ö.W. pr. 500 frs.
		B.	—	273	frs. pr. do. 300/80 Thlr.
		F.	—	54 1/4	% S.W., 1 frs. = 28 kr.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. *	3	W.	—	130 50	fl. ö.W. pr. 500 frs.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	77	%
Rheinische	4	B.	—	95	%
do. *	3 1/2	B.	90	—	%
do.	4 1/2	B.	—	99 1/2	%
Rhein-Nahe *	4 1/2	B.	—	101 1/4	%
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	—	101 1/4	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	91 1/2	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	99 3/4	—	%
Stargard-Posen	4	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	101 1/2	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	101 1/2	%
Steele-Vohwinkel (Pr. Wilh.-B.) I. S.	5	B.	—	—	%
do. II. Serie	5	B.	—	—	%
do. III. Serie	5	B.	—	—	%
Thüringische I. Emiss.	4 1/2	L.	100 5/8	—	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	—	102 1/2	%
do. III. Emiss.	4 1/2	L.	100 1/2	—	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	102	—	%
Werrabahn *	5	L.	102	—	%

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Bergisch-Märkische und Prinz Wilhelm Eisenbahn.

Vom 4. d. M. ab wird die Bahnstrecke von **Dortmund** bis **Langendreer** auch von den Personenzügen der Witten-Duisburger Eisenbahn befahren werden, und zwar derart, dass die Züge von **Duisburg** in der Richtung nach **Dortmund** und ebenso in umgekehrter Richtung direct, und ohne Wagenwechsel, durchfahren, mit einem Seitenanschluss von **Langendreer** nach **Witten** und umgekehrt.

Mit dem nämlichen Tage wird die zwischen **Langendreer** und **Dortmund** befindliche Haltestelle **Marten** für den Personen-, Güter- und Depeschen-Verkehr eröffnet. Der Tarif dieser Station ist auf sämmtlichen Bahnhöfen der Bergisch-Märkischen und Prinz Wilhelm Bahn aufgelegt und käuflich zu haben; zugleich tritt ein neuer Tarif für den Transport von Roheisen auf der Bergisch-Märkischen und im Verband-Verkehr mit der Westfälischen Eisenbahn, und eine Aenderung in der Classification des Tarifes für den Binnen-Verkehr unserer Bahnen in Kraft, wodurch die Artikel Dachschiefer, Grubenholz, Steine, bearbeitete und Steinplatten, Bruchsteine, Pflastersteine, Steinschrott, Thon, Sand, Kies und Ziegelsteine ermässigt werden.

Die Personenzüge erleiden eine Abänderung, welche aus dem nachfolgenden Tableau ersichtlich.

Elberfeld, den 1. October 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Fahrplan, gültig vom 4. October 1862.

I. Strecke Düsseldorf-Soest.

Stationen.	I.	III.	V.	VII.	IX.	XI.	XIII.	Stationen.	II.	IV.	VI.	VIII.	X.	XII.	XIV.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Düsseldorf . . . . Abfahrt	6 10	9 25	12 35	3 —	6 —	9 —		Soest . . . . . Abfahrt	— —	— —	6 30	10 25	— —	5 45	Gtz.m.
Vohwinkel . . . . „	6 56	10 8	1 17	3 46	6 50	9 42		Dortmund . . . . Ankunft	— —	— —	7 53	11 45	— —	7 10	Ps.-B.
Elberfeld . . . . . „	7 12	10 25	1 33	4 —	7 8	10 —		Dortmund . . . . Abfahrt	— —	5 55	8 —	11 55	4 10	7 35	1 50
Barmen . . . . . „	7 22	10 34	1 42	4 10	7 18	10 9		Witten . . . . . „	— —	6 18	8 33	12 22	4 41	8 6	4 —
B.-Rittershausen „	7 29	10 40	1 48	4 18	7 25	10 14		Hagen . . . . . „	— —	6 40	9 5	12 50	5 10	8 40	Ank.
Schwelm . . . . . „	7 40	10 50	2 —	4 30	7 36	Ank.		Schwelm . . . . . „	— —	7 12	9 45	1 25	5 45	9 20	
Hagen . . . . . „	8 17	11 26	2 28	5 7	8 12	— —		B.-Rittershausen „	5 47	7 22	9 55	1 35	5 55	9 30	
Witten . . . . . „	8 45	11 58	2 56	5 35	8 42	— —	Gtz.m.	Barmen . . . . . „	5 52	7 28	10 3	1 42	6 3	9 36	
Dortmund . . . . Ankunft	9 15	12 27	3 20	6 5	9 13	— —	Ps.-B.	Elberfeld . . . . „	6 2	7 40	10 20	1 55	6 15	9 55	
Dortmund . . . . Abfahrt	9 55	— —	3 28	— —	9 38	— —	5 45	Vohwinkel . . . . „	6 16	7 53	10 34	2 9	6 29	10 9	
Soest . . . . . Ankunft	11 45	— —	4 50	— —	11 3	— —	8 25	Düsseldorf . . . . Ankunft	7 1	8 30	11 15	2 50	7 15	10 50	

II. Strecke Hagen-Siegen.

Hagen . . . . . Abfahrt	— —	9 8	2 30	5 30	8 50	— —	— —	Siegen . . . . . Abfahrt	— —	8 —	1 25	4 45	7 —	— —	— —
Altena . . . . . „	— —	9 58	3 18	6 25	9 39	— —	— —	Creuzthal . . . . . „	— —	8 21	1 46	5 8	7 20	— —	— —
Grevenbrück . . . . „	— —	11 9	4 19	7 42	Ank.	— —	— —	Grevenbrück . . „	— —	9 23	2 43	6 4	Ank.	— —	— —
Creuzthal . . . . „	7 —	12 15	5 10	8 45		— —	— —	Altena . . . . . „	7 20	10 34	3 51	7 13		— —	— —
Siegen . . . . . Ankunft	7 20	12 35	5 25	9 5		— —	— —	Hagen . . . . . Ankunft	8 10	11 20	4 47	8 —		— —	— —

III. Strecke Oberhausen-Duisburg-Dortmund-Witten.

Oberhausen . . . Abfahrt	7 40	8 50	10 30	1 32	6 28	8 45	— —	Witten . . . . . Abfahrt	6 10	8 47	12 28	4 25	8 45	— —	— —
Mülheim . . . . . Ankunft	7 50	9 —	10 38	1 40	6 36	8 55	— —	Langendreer . . . Ankunft	6 20	8 57	12 38	4 35	8 55	— —	— —
Duisburg . . . . . Abfahrt	6 38	— —	10 26	1 32	6 25	8 47	— —	Dortmund . . . . Abfahrt	6 5	8 40	12 20	4 20	8 39	— —	— —
Mülheim . . . . . „	6 51	9 1	10 40	1 45	6 39	9 2	— —	Marten . . . . . „	6 18	8 53	12 33	4 33	8 52	— —	— —
Essen . . . . . „	7 12	9 22	11 2	2 6	7 1	9 25	— —	Langendreer . . . „	6 28	9 3	12 43	4 43	9 2	— —	— —
Steele . . . . . „	7 25	— —	11 14	2 17	7 12	9 37	— —	Bochum . . . . . „	6 40	9 15	12 55	4 55	9 14	— —	— —
Bochum . . . . . „	7 44	— —	11 34	2 36	7 34	9 58	— —	Steele . . . . . „	6 58	9 35	1 14	5 14	9 35	— —	— —
Langendreer . . „	7 56	— —	11 46	2 48	7 46	10 10	— —	Essen . . . . . „	7 10	9 48	1 26	5 26	9 48	— —	— —
Marten . . . . . „	8 5	— —	11 55	2 57	7 55	10 19	— —	Mülheim . . . . . „	7 29	10 10	1 47	5 49	10 9	— —	— —
Dortmund . . . . Ankunft	8 17	— —	12 7	3 9	8 7	10 32	— —	Duisburg . . . . . Ankunft	7 40	10 21	1 58	6 —	10 20	— —	— —
Langendreer . . . Abfahrt	8 —	— —	11 50	2 50	7 50	10 12	— —	Mülheim . . . . . Abfahrt	6 20	8 20	10 12	1 55	5 55	7 10	— —
Witten . . . . . Ankunft	8 10	— —	12 —	3 —	8 —	10 22	— —	Oberhausen . . . Ankunft	6 30	8 30	10 20	2 3	6 5	7 50	— —

IV. Strecke Steele-Vohwinkel.

				Gtz. m. Ps.-B.							Gtz. m. Ps.-B.				
Vohwinkel . . . . Abfahrt	7 55	2 13	7 —	— —	10 37	— —	— —	Steele . . . . . Abfahrt	6 15	11 40	5 —	7 40	7 40	— —	— —
Langenberg . . . „	8 42	3 3	7 50	5 10	11 49	— —	— —	Langenberg . . . „	6 45	12 10	5 30	8 39	8 37	— —	— —
Steele . . . . . Ankunft	9 7	3 28	8 17	6 2	12 36	— —	— —	Vohwinkel . . . . Ankunft	7 30	12 55	6 15	9 40	Ank.	— —	— —

Die eingerahmten Ziffern bedeuten die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens.

Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich, zur Kenntniss der Herren Actionäre zu bringen, dass vom 1. November d. J. an die letzte Einzahlung auf die Gesellschafts-Actien mit 50 Franken oder 2 Pfund Sterling per Actie zu leisten ist.

Der auf den ersten Actien-Coupon für 1862 entfallende Betrag, welcher durch den Verwaltungsrath auf 20 Franken festgesetzt wurde, wird von der Einzahlung in Abzug gebracht werden.

Jene Herren Actionäre, welche die Einzahlung nach dem 15. November l. J. leisten, haben vom 1. November l. J. an 5% Verzugszinsen zu vergüten.

Die Einzahlungen geschehen bei den folgenden Kassen:

in **Wien** bei der K. K. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,
„ **Paris** bei den Herren Gebrüder von **Rothschild**,
„ **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne**,
„ **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente**,
„ **Venedig** bei den Herren **J. Levi & Söhne**,
„ **Mailand** bei Herrn **C. F. Brot**,
„ **Bologna** bei den Herren **R. Rizzoli & Comp.**,
„ **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild's Söhne**,
„ **Genf** bei den Herren **Lombard Odier & Comp.**

und zwar: in London in Pfund Sterling,
in Wien, Triest und Venedig in Gulden Oesterr. Währung nach dem Wechsel-Course auf Paris am Tage der Einzahlung,
in Paris, Mailand, Bologna, Genf und Frankfurt a. M. in Franken.

Wien, den 30. September 1862.

Der Verwaltungsrath.

Thüringische Eisenbahn.

Die innerhalb unseres Bahnbereichs vorhandenen Bestände an alten Schienen, bestehend aus:

1) ca. 3000 Stück 18′, 17′ und 15′ langen englischen breitbasigen Schienen von $3^1/_4$″ Höhe und circa 15 Pfd. Schwere pro laufenden Fuss, an denen dazu passende Seitenlaschen befestigt und welche zum Befahren mit leichten Locomotiven geeignet sind;
2) ca. 9000 Centner alte breitbasige Schienen und Schienenstücke von 15, 20 und 22 Pfd. Schwere pro laufenden Fuss und $3^1/_4$″, $4^1/_4$″ und 5″ Höhe,

sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Kauflustige fordern wir hiermit auf, ihre Gebote und zwar „getrennt ad 1 und 2 pro 100 Pfd. frei ab **Halle**, oder **Leipzig** oder **Gerstungen**“ bis spätestens

den 20. October cr.

versiegelt und mit der Aufschrift

„Offerte auf alte Schienen“

an uns einzusenden.

Die Ertheilung des Zuschlages an einen der Bestbietenden behalten wir uns vor; Bieter bleiben bis ultimo October c. an ihre Offerte gebunden.

Käufer hat innerhalb 4 Wochen nach erfolgtem Zuschlage die Schienen gegen Baarzahlung in Empfang zu nehmen.

Erfurt, den 2. October 1862.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Im September 1862: 1,697,045 fl. 1861: 2,195,489 fl. — 498,444 fl.
Bis ult. „ 1862: 13,708,730 fl. 1861: 15,424,673 fl. — 1,715,943 fl.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in **Dortmund**

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Dampfschifffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.

Die neuen Fahrpläne und Tarife der Dampfschifffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, sowie jede weitere Auskunft erhält man kostenfrei bei Herrn

G. Thornton in Leipzig,

General-Agenten des Oesterreichischen Lloyd für Norddeutschland und bei den Herren **Lüder & Tischer** in Dresden, Agenten des Oesterreichischen Lloyd.

Auskünfte über die Fahrpläne und Tarife ertheilen auch nachstehende Leipziger Speditionshäuser: **J. C. Seebe, J. F. Oehlschläger, Uhlmann & Co., Gerhardt & Hey, C. G. Lentsch.**

Deutsche Industrie-Zeitung.

Herausgeber: **Robert Binder.**

Auf das IV. Quartal (October — December) ist ein besonderes Abonnement eröffnet, dessen Preis 1 Thlr. 5 Ngr. beträgt.

Alle, die unserm Bestreben, der **nationalen Entwickelung der Deutschen Industrie und Technik** ein **allgemeines Organ** zu erschaffen, gewogen sind, werden zum Abonnement ergebenst eingeladen.

☞ Alle **Postanstalten** und **Buchhandlungen** nehmen Bestellungen an.

Redaction und Bureau der Deutschen Industrie-Zeitung zu Chemnitz.

Im **J. C. Hinrichs'schen** Verlage in Leipzig erscheint in einunddreissigter Auflage:

Neuer

Atlas der ganzen Erde

für die Gebildeten aller Stände und für höhere Lehranstalten.

28 Karten

mit Berücksichtigung der geographischen Werke von Dr. C. G. D. Stein u. A., entworfen und gezeichnet von

J. M. Ziegler, Dr. H. Lange, G. Heck u. A.

nebst 17 historischen und 28 statistischen Tabellen, bearbeitet von

O. Delitsch und Prof. Dr. H. F. Brachelli.

Vollständig in 18 Monats-Lieferungen à 10 Ngr. Jede Lieferung enthält 2 Karten, 1 Karte und 2 Bogen Text, oder 1 Karte in Doppelformat und 1 Bogen Text.

Bis jetzt erschienen 12 Lieferungen, von denen die erste durch alle Buchhandlungen zur Ansicht bezogen werden kann.

Bazi & Co. in Brackwede

— Cöln-Mindener Bahn —

empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten

Asphalt-Dachfilze

als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens. Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

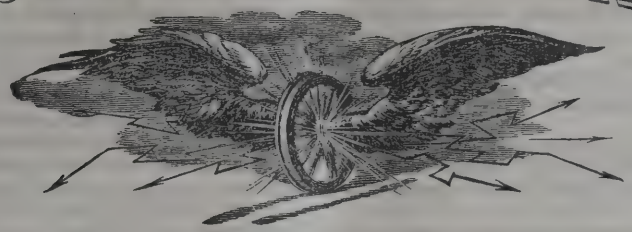
Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — **Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

№ 82.

Zeitung des Vereins

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 11. October 1862.

Inhalt: Telegraphen-Druckapparate für den Bahndienst. — Eisenbahnen in Brasilien. — Ueber Schneeverwehungen. — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Die Eisenbahn von Lemberg bis an die Bukowina-Moldauische Grenze. Die Flügelbahn von Segengottes zum Oslowaner Simsonschachte. Bahnverbindung zwischen Bruck a. M. und Linz. Eisenbahnproject Traunstein-Landshut. Nassauische Staatsbahn, Limburg-Weilburg. Viersen-Venloo. — b. Eisenbahn-Betrieb. Oesterr. Südbahn, Fahrplan für die gemischten Personenzüge und Tarife auf der Strecke Steinbrück-Sissek. Oesterr. Staatsbahn und Kaiserin Elisabeth-Bahn, Personalnachrichten. Mittel- und Westdeutscher Eisenbahnverband, Berechnung der Frachtzuschläge bei Werths- und Interesse-Declationen. Westdeutscher Eisenbahnverband, Einstellung des Nachtschnellzugs zwischen Frankfurt a. M. und Berlin via Kreiensen. Württembergische Staatsbahnen, Transport von leeren Fässern und Zulässigkeit der Unterbrechung einer Fahrt innerhalb der Gültigkeitsdauer eines Personenbillets. Preuss. Eisenbahnen. Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahnen. — Ausland: Americanische Eisenbahnen. Milwauki-Prairie du Chien Eisenbahn-Gesellschaft. Verkehrs-Verhältnisse der Colonie Victoria in Australien. — Technische Notizen: Verfahren zum Imprägniren von Holz. — Telegraphenwesen. — Postwesen. — Schifffahrt. — Literatur. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Berlin-Anhaltische Eisenbahn**, Abänderungen im Betriebs-Reglement. **Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft**, Einzahlung. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn**, Submission. **Kgl. Bayer. Pfälzische Eisenbahn**, Submission. **Königl. Westfälische Eisenbahn**, Submission. **Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn**, Submission. **Königl. Ostbahn**, Submission. — **Fehlende etc. Güter** der Neisse-Brieger Eisenbahn und Oesterr. Südbahn. — **Einnahme** der Hannoverschen Staatsbahnen etc.

Telegraphen-Druckapparate für den Bahndienst.

London, im September. Während meines hiesigen Aufenthaltes, den ich zur genauen Besichtigung der Weltausstellung benutze, finde ich unter vielem Interessanten und ausser den Strassenlocomotiven, die schon mehrfach hier Erwähnung gefunden haben, einen neuen, wichtigen Gegenstand zur Besprechung und Bekanntgabe in dieser Zeitschrift besonders geeignet, nämlich: Betriebs-Telegraphen-Druckapparate.

Die ausgestellten Telegraphen-Typen-Druckapparate für alle Bahnverwaltungen, insbesondere für solche, die bis jetzt sich nicht entschliessen konnten, Apparate nach Morse's System einzuführen, höchst beachtenswerth, scheinen noch von keinem Ausstellungs-Besucher unter der ungeheueren Masse des Dargebotenen einer Berücksichtigung unterzogen worden zu sein, wenigstens ist Ihrem Berichterstatter noch nichts darüber bekannt geworden. Das Problem, jedes Telegramm unmittelbar durch den Apparat in gewöhnlichem Typendruck, für Jedermann vollkommen lesbar, Buchstabe an Buchstabe gereiht, wie unsere Bücherschrift, fix und fertig zu erhalten, ist hier in einfachster, schönster Weise gelöst. Keine Americanischen Blechharztafeln mehr mit complicirter Mechanik, sondern unmittelbarer Letterndruck. Die unzulänglichen, für den Bahnbetrieb gefährlichen Lufttelegraphen — die Zeigerapparate — haben damit ihr Ende erreicht. Jede gute, umsichtige und für das Publicum sorgliche Bahnverwaltung wird wohl in nächster Zeit keinen Anstand mehr nehmen, diese Vervollkommnung einzuführen, wenn sie überhaupt nicht schon vorher und längst das Interesse und die Sicherheit des Publicums durch Anschaffung der ganz zuverlässigen, ausgezeichneten Morse'schen Schreibapparate gewahrt hat.

Jeder Siemens-Halske'sche Zeigerdreh-Apparat, der eben wie jeder andere Zeigerapparat die Unvollkommenheit hat, keine sichtbaren Zeichen zu hinterlassen, sondern nur in die Luft telegraphirt, kann in einen Druckapparat verwandelt werden. Es ist nur zu verwundern, dass die Herren Siemens & Halske, denen wir ja so manche ingeniose Erfindung zu verdanken haben, nicht schon bei Patentisirung ihrer neuen Apparate diese Idee mit verbanden. Das Princip ist ganz dasselbe, nur wirkt der Strom, wie hier auf den Zeiger, dort zugleich auf das Typenrädchen. Dieses Rädchen läuft frei und leer, wie der Zeiger, hält aber mit dem Zeiger an und druckt den Buchstaben, der vom Zeiger angezeigt wird; daher die unmittelbare Aneinanderreihung der Lettern. Der Preis dieser Apparate stellt sich nicht höher als derjenige der bisher benutzten Vorrichtungen, auf ca. 110 Thlr. oder 200 fl. Die Aussteller sind zwei Franzosen, und es liefern besonders die Apparate des Herrn Digny einen Druck, der nichts zu wünschen übrig lässt.

Bei den mehrfach ausgestellten Morse'schen Schreibapparaten sind durchgehends die bisher üblichen plastischen Zeichen — farblose Papiereindrücke — durch farbige Zeichen ersetzt. Zu diesem Behufe sind am Papierstreifen Fläschchen mit blauer Farbe angebracht, die das nöthige Farbquantum für die telegraphischen Zeichen, Striche und Puncte abgeben. Doch besser noch hat diese lang gestellte Aufgabe ein Franzose gelöst, indem er statt des Fläschchens eine kleine Rolle oder Walze, mit Flanell umwickelt und mit Oel und Farbe gesättigt, angebracht hat. Eine solche Stempelrolle, die bei jedesmaliger Berührung des Schreibstiftes eine entsprechende Quantität Farbstoff abgiebt, kann Monate lang sichere Dienste thun.

Möchten die Bahnverwaltungen und Telegraphen-Directionen nicht versäumen, von diesen Vervollkommnungen Kenntniss zu nehmen und dieser höchst wichtigen Sache die nöthige Würdigung zu Theil werden lassen. —r—

Eisenbahnen in Brasilien.

Nach dem Jahresbericht, welchen das Brasilianische Handels-Ministerium der gesetzgebenden General-Versammlung des Kaiserreichs erstattet und durch den Druck veröffentlicht hat, ist der gegenwärtige Stand der Brasilianischen Eisenbahnen folgender*:

I. Die Eisenbahn Pedro II.

Sie ist im Mai 1855 durch eine Brasilianische Gesellschaft begonnen worden, zur Verbindung der Provinzen Rio de Janeiro, Minas Geraes und S. Paulo bestimmt und vorläufig auf eine Länge von 63 Legoas projectirt, von welcher gegenwärtig von Rio aus 10 Legoas dem Verkehr eröffnet und 7 in Arbeit begriffen sind. Das Haupt

* Vgl. die kurze Notiz S. 303 dieser Zeitung.

hinderniss bietet das Durchbrechen der über 3000 Fuss hohen Serra do Mar, welches 12 Tunnel in einer Gesammtlänge von 2121 Brassen (à 6 Fuss) erfordert; erst 1312 Brassen sind fertig und man rechnet auf die Vollendung des grössten, von 972 Brassen, bis Juni 1865 und damit auf die Eröffnung der ganzen Bahn.

Vom Endpuncte, Belem, der bis jetzt befahrenen Strecke ist eine Zweigbahn nach Macacos, $1^1/_8$ Legoa lang, dem Verkehr ebenfalls bereits übergeben.

Diese ganze sogenannte 1. Section ist sehr mangelhaft gebaut, namentlich nach jedem stärkeren Regen und dem Anschwellen der Gebirgsbäche stellenweise unfahrbar, so dass bereits kostspielige Reparaturen nothwendig gewesen sind.

Die Central-Regierung hat die Verzinsung des Anlagecapitals bis zur Höhe von 38,000 Contos im Verein mit der Regierung der Provinz Rio de Janeiro zu 7 Procent garantirt. Von jener Summe sind bis jetzt 20,467 Contos realisirt und zwar 7800 durch Actien und 12,667 durch eine in London negocirte Anleihe; verbraucht sind indess nur 14,962 Contos.

Die in Betrieb gesetzte Bahnstrecke hat im Laufe des Jahres 1861 1073 Contos Einnahme und 726 Contos Ausgabe (67,7 Proc.) ergeben. Die für dieselbe Zeit gezahlten Zuschüsse zur Verzinsung haben betragen Seitens der Central-Regierung 130, Seitens der Provinzial-Regierung 156 Contos.

Zur Umgehung des grossen Tunnels und um die nördlich von demselben gelegenen fertigen und fertig werdenden Bahnstrecken in Verbindung mit den südlichen zu bringen und damit 2 Jahre früher ertragfähig zu machen, wird jetzt die Herstellung eines provisorischen Schienenstranges beabsichtigt, dagegen ist von der Fortsetzung der Bahn vom Bahnhofe in Rio aus nach dem Ufer der Bai der unverhältnissmässigen Kosten halber Abstand genommen worden.

Unglücksfälle des Trains dieser Bahn haben in 1861 den Tod von 2 und die Verwundung von 8 Personen zur Folge gehabt; befördert wurden 279,380 Personen.

II. Die Eisenbahn von Bahia,

eu welcher bereits im Jahre 1852 ein Privilegium an einen Privaten zrtheilt war, ist erst im Juni 1855 begonnen worden, nachdem eine Actiengesellschaft in London für Jenen eingetreten und die Provinzial-Regierung die Garantie eines Additional-Zinssatzes von 2 Procent zu den von der Central-Regierung übernommenen 5 Procent von dem Anlagecapital auf Höhe von 1,800,000 Pfd. Sterl. eingegangen war.

Die Bahn geht in nordwestlicher Richtung von Bahia aus und endet in Joazeiro, am rechten Ufer des S. Francisco; ihre ganze Länge beträgt $18^1/_2$ Legoas, wovon 9, die Strecke von Bahia bis Feira Velha, dem Verkehr bereits eröffnet sind und die übrigen $9^1/_2$ noch im laufenden Jahre werden eröffnet werden.

Die in Betrieb genommene Strecke hat in 1861 eine Einnahme von nur 62 Contos ergeben, gegen eine Ausgabe von 144 Contos (182 Procent).

Die Herstellungskosten dieser in 3 Sectionen zerfallenden Bahnstrecke sind von der Gesellschaft zu 45,500 Pfd. Sterl. für die 1. Section von $11^1/_2$ Englischen Meilen, für die übrigen noch nicht berechnet worden. Der Bau wird als solide und gut geleitet gerühmt; zur Zeit werden 1755 Arbeiter, nämlich 1380 Brasilianer, 246 Italiener, 107 Engländer und 22 Deutsche dabei beschäftigt.

Unglücksfälle führten in 1861 den Tod von 8 und Verwundungen von 17 Personen herbei; befördert wurden 43,950 Personen.

III. Die Eisenbahn von Pernambuco.

Unternommen gleichfalls von einer Gesellschaft, welche ihren Sitz in London hat, geht diese Bahn in südwestlicher Richtung von Pernambuco aus nach dem District Agua preta und soll später bis an den S. Francisco, oberhalb des Wasserfalles von Paulo Affonso, verlängert werden, den man durch eine Zweigbahn zu umgehen, und somit die beiden schiffbaren Theile des Flusses in Verbindung zu bringen beabsichtigt. Für den ersteren, ungefähr 20 Legoas grossen Abschnitt haben die Central- und die Provinzial-Regierung zusammen die Zinsgarantie von 7 Procent übernommen und zwar anfänglich auf Höhe von 875,123 Pfd. Sterl., später auf 1,200,000 Pfd. Sterl.; gegenwärtig petitionirt die Gesellschaft abermals um Erhöhung.

Die Arbeiten haben im September 1855 begonnen; bis heute ist die Bahn in 2 Sectionen, auf $9^1/_2$ Legoas Länge, von Recife bis Villa da Escada, in Betrieb und die übrigen $10^1/_2$ sollen, so hofft man, noch im Laufe dieses Jahres dem Verkehr übergeben werden.

Die Einnahme der eröffneten Strecke im Jahre 1861 hat 306, die Ausgabe 245 Contos (79,9 Procent) betragen.

Bei Unfällen sind 2 Personen getödtet und „verschiedene“ schwer verwundet worden; befördert wurden in 1861 114,539 Personen.

Die Berechnung der Anlagekosten Seitens der Gesellschaft ist selbst für die 1. Section von der Regierung noch nicht anerkannt worden, die namentlich den bedeutenden Aufwand mit einem Viaduct bei Labanga nicht passiren lassen will, weil er ohne ihre Zustimmung gebaut, schliesslich durch einen Damm hat ersetzt werden müssen. Auch ausserdem liegen gegen die Solidität des Baues mehrfache Klagen vor, der als sehr leichtfertig geleitet dargestellt wird.

IV. Die Eisenbahn von S. Paulo.*

Sie ist von einer Actiengesellschaft mit einem zu 7 Proc. Zinsen von der Central- und Provinzial-Regierung garantirten Capitale von 2,000,000 Pfd. Sterl. übernommen und im November 1860 begonnen worden. Die Bahn geht von Santos aus, berührt S. Paulo und endet in einer Gesammtlänge von 88 Englischen Meilen (21,4 Legoas) in Jundiahy. Die Hauptschwierigkeit bietet die Uebersteigung der 2600 Fuss hohen Serra zwischen den beiden erstgenannten Orten. Die Bauunternehmer, Engländer, sind contractlich verpflichtet, bis Ende des Jahres 1867 die Bahn fertig herzustellen, sie haben jedoch gegenwärtig proponirt, dieselbe um 2—3 Jahre früher zu vollenden, gegen eine Prämie von 50,000 Pfd. Sterl. für jedes Jahr. Der Staatsrath hat bereits zugestimmt und die Regierung beabsichtigt, von der gesetzgebenden General-Versammlung die Genehmigung einzuholen.

Augenblicklich sind 2500 Arbeiter an den in Angriff genommenen 14 Legoas beschäftigt, zumeist Brasilianer; dem Verkehr ist bis jetzt noch irgend eine Strecke nicht eröffnet worden.

V. Die Eisenbahn von Lantagallo

ist von einer Brasilianische Actiengesellschaft mit einem Capitale von 2000 Contos, für welche die Regierung der Provinz Rio de Janeiro 7 Proc. Zinsen garantirt hat, vom Nov. 1857 bis 28. April 1860 in der Strecke von Porto das Laixas, an der Bai von Rio gelegen, bis Laxoeira, am Fusse der Serra, 6 Legoas lang erbaut worden. Die Fortführung der Bahn über Nova Friburgo bis Lantagallo wird beabsichtigt.

Von April 1860 bis dahin 1861 hat die Bahn eine Einnahme von 226 Contos ergeben und eine Ausgabe von 167 Contos (69 Procent) erfordert. Dieselbe steht durch Dampfschiffe mit Rio de Janeiro und durch einen Fuhrtrain schon jetzt mit Nova-Friburgo in Verbindung.

Unglücksfälle sind in dem vorbezeichneten Verwaltungsjahre nicht vorgekommen; befördert wurden 12,647 Personen.

Die Bahn ist gut gebaut und noch besser verwaltet.

VI. Die Eisenbahn von Maua,

zur Verbindung von Rio de Janeiro mit Petropolis, dem Anfangspunct der Strasse der Gesellschaft Uniao e Industria, nach Juiz de Fora in der Provinz Minas Geraes. Sie ist die älteste Bahn Brasiliens, dem Verkehr am 30. April 1854 übergeben, $2^5/_8$ Legoas lang, die einzige, deren Capital von 2000 Contos durch die Regierung nicht garantirt ist und zugleich die einzige, welche bereits rentirt. Die Dividende, welche im 1. Semester 1860 auf 5 Proc. sich belief, erhob sich seither auf 8, 9 und $9^1/_2$ Procent. Die Einnahme in 1861 betrug 495, die Ausgabe nur 255 Contos ($51^1/_2$ Procent). Hierbei ist die von der Actiengesellschaft mit verwaltete Dampfschifffahrt von Maua nach Rio de Janeiro mitbegriffen. Der Fuhrtrain vom Fusse der Serra bis Petropolis ist seit 3 Jahren von ihr aufgegeben und befindet sich jetzt zumeist in der Hand der Compagnie Uniao e Industria.

Unfälle sind im vergangenen Jahre nicht, seit Eröffnung der Bahn überhaupt nur 2 Todesfälle vorgekommen.

Die Zahl der in 1861 beförderten Passagiere betrug 53,087.

VII. Die Eisenbahn der Tijuca,

zur Verbindung einzelner Theile des Municipiums von Rio de Janeiro, ist 1 Legoa lang und wurde bisher mit Maulthieren betrieben. Die durch Gesetz vom 21. September d. J. der Compagnie gestattete Anwendung der Dampfkraft ist noch nicht eingetreten.

VIII. Die Eisenbahn von Paraguassu

in der Provinz Bahia, und

IX. Die Eisenbahn von Tamandaré

in Pernambuco sind projectirt, indess noch nicht über die ersten Vorarbeiten hinaus, namentlich sind die betreffenden Gesellschaften noch nicht definitiv gebildet.

(Nach dem Preuss. Handels-Archiv.)

* Vgl. die technischen Notizen über diese Bahn S. 384.

Ueber Schneeverwehungen.

Die in No. 48 dieser Zeitung enthaltene gleichnamige Abhandlung, und die theilweise Widerlegung des diesen Gegenstand in No 39 Besprochenen — beweist hinlänglich die Nothwendigkeit des in letzterem Aufsatze Eingangs Erwähnten: „der Sammlung und Vergleichung der diesfälligen Erfahrungen nämlich, und ihre möglichste Fassung in grundsätzliche Normen,“ — und rechtfertigt vorliegende abermalige Besprechung.

Die in dieser Zeitung bereits früher gebrachten diesbezüglichen Abhandlungen, und namentlich die ausführlicheren in No. 39 und 48, stimmen darin vollkommen überein, und gestatten die Aufstellung der Norm:

„dass Schneeschutzwände um so wirksamer sind, je weiter sie von „der Einschnittskante entfernt stehen, und dass wenn selbe einer „Einschnittsböschungskante näher zu stehen kommen sollen, sie „um so höher (oder bei der Böschung nahe stehenden Anpflan„zungen in mehreren Reihen hintereinander) aufzuführen — in „allen Fällen aber über die beiderseitigen Einschnittsnullpuncte „zu verlängern sind.“

Für diese Entfernungen und Höhen Verhältnisszahlen anzuführen, ist bis jetzt bei den geringen vorhandenen Daten einerseits, und andrerseits deshalb noch nicht thunlich, weil die jeweiligen örtlichen Verhältnisse auch einen wesentlichen Factor bilden.

Es wäre daher sehr wünschenswerth, wenn die, etwa bei der Redaction dieser Zeitung zu veranlassende Sammlung der in dieser Rich-

tung gemachten Erfahrungen derart angestrebt würde, dass bei Bezeichnung der Bahn, (ob Flach- oder mehr oder minder Gebirgsbahn), bei Angabe über die Windströmung, bei Beschreibung des Bahnkörpers, seiner Umgebung, (ob bewaldet, frei etc.), bei Angabe der Entfernungen und der Höhe der Schutzwände und ihrer Art, ihre Wirksamkeit etc. genau beschrieben werde.

Werden diese Resultate wie bemerkt, gesammelt, veröffentlicht und verglichen und diese Bestrebungen dahin ausgedehnt, dass beispielsweise ungenügend hohe Erddämme möglichst noch im selben Winter, d. i. unter gleichen Verhältnissen, durch vorbereitete transportable Zäune, Hürden, alte Bahnschwellen oder dgl. erhöht; oder ebenso zu nahe stehende transportable Zäune bis zur entsprechenden Wirksamkeit weiter zurückgestellt werden etc. etc. — so kann es nicht fehlen, dass der oben aufgestellte Grundsatz noch durch Zahlen näher wird normirt werden können.

Was das in No. 39 Gebrachte, betreffs der Beseitigung bereits eingetretener Wehen anbelangt, welches eine theilweise Widerlegung in No. 48 erlitt, wird bemerkt, dass gerade der dort aufgestellte Satz, wornach die Beseitigung von Schneewehen durch Menschenkräfte in jeder Beziehung am zweckmässigsten und öconomischsten bewerkstelligt wird, durch die von dem Herrn Verfasser des citirten Aufsatzes in No. 48 stattgehabte Berufung auf die Erbkam'sche Zeitschrift — seine volle Bestätigung findet. Bezüglich der weitern Widerlegung, wolle die Entgegnung Platz finden, dass das in dieser Richtung in No. 39 Erwähnte, namentlich aus Erfahrungen im schneereichen Winter 1859 — 1860 und bei einer Gebirgsbahn geschöpft wurde, und daher dem aufgestellten Satz: „bei Anwendung des Schneepfluges, ihn nur einer einzigen Maschine vorzuspannen," wiederholt den dort angeführten Gründen und der Erfahrung gemäss das Wort geredet werden muss.

Ist auch in ebenen Gegenden die Durchbrechung mit mehreren Maschinen ohne Nachtheil gewesen, — bei Gebirgsbahnen, wo die Schneewehen zumeist gegen den Horizont geneigte Lage haben, führt der einseitige Widerstand der Schneemasse schon zumeist ein Entgleisen des Schneepfluges und der einen Maschine herbei, und gehören solche Entgleisungen etc. keineswegs zu den Seltenheiten.

Was nun noch die Entgegnung betreffs des Abwartens anbelangt, wird dem in No. 39 diesfalls Aufgestelltem, ebenfalls auch wiederholt das Wort geredet; vielseitige Erfahrung in dem erwähnten Winter, und dies bei mehreren Bahnen, hat erwiesen, dass die Anstrengungen zur Beseitigung der Wehen während der Schneestürme, ganz umsonst und daher verschwendet gewesen, indem trotz diesen möglichsten Bemühungen doch nicht unbedeutende Betriebsstockungen eingetreten waren, und erlaubt sich Schreiber dieses nur auf die Journale dieser und so mancher andern Winterperioden hinzuweisen, welche nur zu oft ein Ausbleiben der Züge von dieser oder jenen Richtung, aus Anlass nicht zu überwältigender Schneeverwehungen meldeten.

Erscheint es daher nicht entsprechender, solche Schneestürme lieber abzuwarten, und erst bei Legung der Stürme um so energischer auf deren Beseitigung zu wirken? Mor..itz.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Die Eisenbahn von Lemberg bis an die Bukowina-Moldauische Grenze. Für diese Eisenbahnverbindung waren bereits früher im Auftrage der Regierung zwei Tracirungen vorgenommen, und zwar die erste unter Leitung des Ober-Ingenieurs v. Bretschneider, welcher die Linie aus dem Dniester-Thale in das Pruth- und aus diesem mit Umgehung der Stadt Czernowitz in das Brusnitza-Thal über Berbesztie und Stanesztie, sodann über die Wasserscheide ins Sereth-Thal und zuletzt in diesem bis Synontz an die Moldauische Grenze feststellte; dann die spätere unter Leitung des Ober-Ingenieurs Lihotzki, welcher eine Trace ausmittelte, die aus dem Dniester- in das Pruth-Thal und nach Ueberschreitung des Pruth- in das Klobuczka-Thal, aus diesem in das Dereluj-Thal, nach Ueberschreitung der Wasserscheide von Hliboka in das Sereth-Thal, endlich nach Ueberschreitung der zweiten Wasserscheide bei Wolczinetz in das Suczawa-Thal führte, wo die Bahn am linken Suczawa-Ufer bei Suczawa an die Moldauische Grenze gelangen sollte. Nach dem Stande der im Auftrage der Carl Ludwig-Bahn-Gesellschaft neuerdings ausgeführten Tracirungs-Arbeiten sollen diese frühern Bahntracen verlassen und der Platz für den Bahnhof in Czernowitz statt in der Vorstadt Rosch, am jenseitigen Pruth-Ufer festgestellt, und die Bahn am linken Ufer bis nahe an Bojan und von da über den Pruth nach Zuryn und Mamosnitza an die Moldauische Grenze geleitet werden. Die Handelskammer in Czernowitz hat in Folge dessen an das Oesterreichische Handels-Ministerium eine Eingabe gerichtet, worin sie zwar zugiebt, dass die Galizische Carl Ludwig-Bahn-Gesellschaft durch Ausführung dieser Linie eine um fast 11 Meilen kürzere Bahn zu Stande und ein entsprechendes Baucapital in Ersparung bringen würde; andererseits aber geltend macht, dass durch Umgehung der an Getreide und Holz reichen Bezirke dem Lande Nachtheile gebracht werden würden, denen später abzuhelfen unmöglich sein würde, weshalb gebeten wird, darauf einzuwirken, dass von der Galizischen Carl Ludwig-Bahn-Gesellschaft die Lihotzki'sche Bahntrace acceptirt werde, und im Falle dieselbe hierzu nicht angehalten werden könnte, mindestens dahin zu wirken, dass der Schienenweg über Czernowitz nach Synontz geleitet werde, damit dadurch die sonst dem holzärmeren Theile der Bukowina drohende Calamität durch die in Benützung kommenden Waldungen des Sereth-Thales wenn nicht ganz beseitigt, so doch vermindert werde.

Die Flügelbahn von Segengottes zum Oslowaner Simsonschachte an der Brünn-Rossitzer Eisenbahn, welche bei der am 25. und 26. September d. J. stattgehabten technisch-polizeilichen Untersuchung zur Inbetriebsetzung geeignet befunden worden ist, wurde am Tage der commissionellen Prüfung dem öffentlichen Verkehre zur Kohlenbeförderung übergeben. (Oesterr. Centralblatt.)

ϑ **Bahnverbindung zwischen Bruck a. M. und Linz.** Das Eisenbahnproject rücksichtlich der von Bruck a. M. nach Steyer, Wels und Linz beantragten Eisenbahnverbindung ist bereits Sr. Maj. dem Kaiser zur allerhöchsten Schlussfassung unterbreitet worden. Diese Bahn wird für die Steyerische Eisenproduction von besonderer Wichtigkeit und dürfte, sobald die Genehmigung des Kaisers erfolgt ist, zumeist aus den Mitteln der Steyerischen Werksbesitzer erbaut werden. Hierbei muss noch bemerkt werden, dass das Aerar sich auch hierbei betheiligen würde, indem dasselbe bekanntlich bedeutende Eisengewerke in Steyermark im Betriebe hat.

Eisenbahnproject Traunstein-Landshut. Man beschäftigt sich augenblicklich mit der Nivellirung der Eisenbahnstrecke Traunstein-Landshut.

Nassauische Staatsbahn. Limburg-Weilburg. Rüdesheim, 5. October. Die gestrige Probefahrt auf der Eisenbahnstrecke Limburg-Weilburg soll gut von Statten gegangen sein und daher dieselbe in den nächsten Tagen eröffnet werden können. (Nach dieser Nachricht der Südd. Ztg. wäre die früher gemeldete Eröffnung der genannten Linie verfrüht.)

Viersen-Venloo. Einem Berichte des Comités für den Bau einer Eisenbahn von Viersen nach Venloo zufolge sollen vier Gemeinden der bauenden Gesellschaft das erforderliche Terrain zur Verfügung gestellt haben. Ausserdem hat Viersen aus Gemeindemitteln 4000 Thlr. und durch Zeichnungen von Privaten 2700 Thlr. aufgebracht. Gladbach, Rheydt und die Landgemeinde Dülken haben 18,000 Thlr. gezeichnet. Es wäre nur sehr zu wünschen, dass das Project baldmöglichst zur Ausführung gelangte. — Nach einem andern Project soll Venloo mit Wesel durch eine Eisenbahn verbunden werden.

Eisenbahn-Betrieb.

Oesterreichische Südbahn. (Fahrplan für die gemischten Personenzüge auf der Linie Steinbrück-Sissek.) Vom 1. Oct. an welchem Tage durch den Director Bontoux diese Linie ohne weitere Festlichkeit eröffnet wurde, coursirt bis auf Weiteres nur je 1 Zug. Derselbe geht in der Richtung Steinbrück-Sissek von Steinbrück um 4 Uhr 25 Min. Nachm. (zum Anschluss an den von Wien um 4 Uhr 13 Min. Nachm. eintreffenden Eil- und an den um 11 Uhr 28 Min. Vm. von dort ankommenden Postzug), Ankunft in Agram 6 Uhr 59 Min. Nachm., wo ein Aufenthalt von 15 Min., Ankunft in Sissek 8 Uhr 45 Min. Abends. In der Richtung Sissek-Steinbrück geht der Zug Morgens 6 Uhr 30 Min. ab, Ankunft in Agram 8 Uhr 1 M., mit Aufenthalt von 15 Min., Ankunft in Steinbrück 10 Uhr 50 Min. Vorm. Dort schliesst sich 12 Uhr 17 Min. Mittags und 3 Uhr 26 Min. Nachm. der nach Wien abgehende Eil-, resp. Postzug, sowie 11 Uhr 32 Min. Vorm. der nach Triest gehende Postzug an.

Die Südbahn-Gesellschaft verspricht sich von dieser Strecke einen erheblichen Rohproductenverkehr. Der Personenverkehr wird voraussichtlich nicht bedeutend sein; denn die Ortschaften, durch welche die Bahn zieht, sind schwach bevölkert und die Einwohner selbst befinden sich noch meistentheils auf dem Standpuncte der Einfachheit, die dem raffinirten Luxus des Westens fremd ist.

Oesterr. Südbahn. (Tarife für die Strecke Steinbrück-Sissek.) Vom Tage der Eröffnung der Strecke Steinbrück-Sissek an finden sämmtliche für den Personen- und Sachenverkehr veröffentlichten allgemeinen Tarifs-Bestimmungen, welche auf den gesellschaftlichen Linien gültig sind, auch auf diese Strecke Anwendung.

Ausserdem werden die auf den gesellschaftlichen Linien bereits bestehenden Special- und ermässigten Tarife bis auf Widerruf auf die genannte Strecke ausgedehnt, und zwar beim Eilgutverkehr die Specialtarife für Beförderung von frischem Obst und leeren Retourgefässen (leere Retourgefässe müssen innerhalb 3 Tagen aufgegeben werden und zahlen 0,026 fl. pr. Zollcentner und Meile), von Milch, Eiern und Courspferden, sodann die ermässigten Tarife für Beför-

derungkleiner Collis bis 20 Pfd. zwischen den Hauptstationen der Südbahn sammt Zweigbahnen, für Kaufmannsgüter bei einer Sendung von 100 Pfd., und für leere Säcke, mit Retourscheinen versehen. Beim Frachtenverkehr die Specialtarife für Beförderung von Borstenvieh, Eiern und leeren Retourgefässen, Schwefel, alten Fassdauben und Fassböden, Reps- und Leinsamen, Brennholz, Holzkohlen, Zuckerrüben und deren Abfällen, Stein- und Braunkohlen, Sand, Schotter, Bruch- und Pflastersteinen etc., Schöpsen, Lämmern, Ziegen und Schafen, Salz, ab Triest, Fischen, getrocknet, geräuchert, gesalzen und marinirt, Kalk, Gyps und Cement, Reps- und Leinkuchen, desgleichen der ermässigte Tarif für leere Säcke, mit Retourscheinen versehen. Endlich tritt gleichzeitig auf der oben genannten Strecke beim Frachtenverkehr der Specialtarif für Beförderung von Holz, als: Bau-, Werk-, Tischler-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben, ins Leben.

Bei dieser Gelegenheit ist darauf aufmerksam zu machen, dass die Sammlung der gesellschaftlichen Tarife sammt Supplementen und Meilenzeigern auf Verlangen jedem Kaufmanne unentgeltlich von den betreffenden Stationschefs ausgefolgt wird. — Entfernter Wohnenden wird diese Sammlung auf ein an die nächstgelegene Station gerichtetes schriftliches Ansuchen per Post zugesendet.

♀ **Oesterreich. Staatsbahn.** (Personalnachricht.) Der neue General-Director der Oesterr. Staats-E.-B.-Gesellschaft, Hr. Bresson, benutzt die erste Zeit seines Hierseins, um sich in das Geschäft einzuweihen. Sobald derselbe sich stark genug fühlen wird, das Ruder zu führen, dann wird er die Leitung der Unternehmung selbst in die Hand nehmen.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. (Personal-Nachricht.) Der Betriebs-Director der K. K. pr. Kaiserin Elisabeth-Bahn, der Kais. Rath Keissler, hat von Sr. Maj. dem Könige von Württemberg das Ritterkreuz des Ordens der Württembergischen Krone erhalten.

—ü— **Mittel- und Westdeutscher Eisenbahnverband.** (Berechnung der Frachtzuschläge bei Werths- und Interesse-Declarationen). Nach der vom Mitteldeutschen Eisenbahnverband in seiner Dienstanweisung getroffenen Anordnung hat die Berechnung der Frachtzuschläge je nur für die Kartirungsstrecke und überall in derselben Währung wie die Frachten zu erfolgen, so dass mithin, wenn die Declaration in einer anderen Währung gegeben ist, vor der Berechnung des Zuschlags die in anderer Währung declarirten Summen erst zu reduciren sind, und die Berechnung nach dem reducirten Betrage bewirkt wird. Erläuternd ist hierzu noch zu bemerken, dass für die ausserhalb des Verbands liegenden Transportstrecken die Frachtzuschläge nach deren internen Vorschriften besonders zu berechnen und für Rechnung derselben zu erheben sind.

Diese Vorschrift ist auch für den Verkehr des Westdeutschen Verbands als massgebend zu betrachten.

—ü— **Westdeutscher Eisenbahnverband.** (Einstellung des Nachtschnellzugs zwischen Frankfurt a/M. und Berlin via Kreiensen.) Vom 15. October ab wird für die Dauer des Winters der Nachtschnellzug zwischen Berlin und Frankfurt a/M. auf der Route über Cassel und Magdeburg eingestellt werden.

Die Württembergische Eisenbahn-Direction weist daher ihre Bahnhof-Cassen an, alle Reisenden, welche vom 10. October an directe Billete nach den Stationen Braunschweig, Magdeburg, Potsdam und Berlin über Cassel nehmen wollen, darauf aufmerksam zu machen, dass vom 15. October an diese Stationen mit dem um 5 Uhr 25 Minuten Abends auf der Main-Weserbahn von Frankfurt a/M. abgehenden Schnellzuge über die Route Cassel-Kreiensen ohne Uebernachtung in Cassel nicht mehr zu erreichen sind, dass aber der Anschluss nach Berlin und Magdeburg über die Route Guntershausen-Halle keine Unterbrechung erleidet.

—ü— **Württembergische Staatsbahnen.** (Transport von leeren Fässern.) Zur Vermeidung von Verwechslungen der im Herbste gleichzeitig in grösserer Anzahl zur Aufgabe kommenden leeren Fässer sollen dieselben mit Marken und Nummern in deutlicher und unverlöschlicher Schrift versehen und mit diesen Zeichen in den Frachtbriefen einzeln und vollständig verzeichnet werden, wie dies bezüglich anderer Gegenstände vorgeschrieben ist.

—ü— **Württembergische Staatsbahnen.** (Zulässigkeit der Unterbrechung der Fahrt innerhalb der Gültigkeitsdauer eines Personenbillets.) Beim Uebergang von der Hauptbahn auf die untere Neckar- und Kocherbahn zu Bietigheim, von der Hauptbahn auf die Remsbahn zu Stuttgart, beziehungsweise Canstatt, von der Hauptbahn auf die obere Neckarbahn zu Plochingen, endlich von der Hauptbahn auf die Südbahn zu Ulm war es bereits seit Juli v. J. zulässig, Züge zu überschlagen. — Durch Verfügung vom 26. Sept. ist weiter gestattet worden, dass Reisende innerhalb einer und derselben Coupirungsstrecke ihre Fahrt je einmal unterbrechen und zwar ohne Unterschied, ob dieselben nur eine Fahrkarte für die einfache Fahrt oder zugleich für die Rückfahrt (Retourbillet) gelöst haben. Ein Reisender z. B., welcher ein Billet von Reutlingen nach Gmünd gelöst hat, ist berechtigt, innerhalb der Gültigkeitsdauer dieses Billets nicht blos in Plochingen und Canstatt, sondern auch je einmal zwischen Reutlingen und Plochingen, zwischen Plochingen und Canstatt und zwischen Canstatt und Gmünd seine Fahrt zu unterbrechen.

Wünscht ein Reisender hiervon Gebrauch zu machen, so hat er dem Stationsvorstand derjenigen Station, auf welcher er auszusteigen beabsichtigt, sofort nach Ankunft des Zugs auf derselben hiervon Anzeige zu machen, welcher sich zunächst von der Zulässigkeit der Fahrt Unterbrechung nach Vorstehendem zu überzeugen und sodann den Stationsstempel auf die Rückseite des Billets deutlich aufzudrücken oder durch den Bahnhofcassirer aufdrücken zu lassen hat. Nach geschehener Abstempelung ist das Billet dem Reisenden zurückzugeben.

Gesuche um Erneuerung der Gültigkeit eines Billets, welche später als unmittelbar nach Ankunft des Zugs vorgebracht werden, sind vom Stationsvorstand nicht zu berücksichtigen.

Bei der Weiterbenutzung des Billets ist dasselbe sodann von dem Conducteur, jedoch um nicht durch zu häufige Durchlöcherung des Billets dessen Aufdruck unkenntlich zu machen, nur mit halbem Durchschlag am Rande zu coupiren.

Ein Gleiches ist bei den im Mittel- und Westdeutschen, Französisch-Oesterreichischen und Schweizerischen Verkehr im Gebrauch befindlichen Zettelbilleten und Billetheften zugelassen. Will ein Reisender, welcher sich im Besitz eines solchen Zettelbillets befindet, auf einer andern als einer Couponstation, auf welchen die Unterbrechung der Fahrt ohnedies zulässig ist, den Zug verlassen und einen spätern Zug benutzen, so hat er den abgerissenen Coupon für die betreffende Strecke sich vom Conducteur zurückgeben zu lassen und denselben sofort bei Ankunft auf der Station, auf welcher er sich aufhalten will, dem Stationsvorstand vorzuzeigen und mit dem Stationsstempel versehen zu lassen. Bei der späteren Wiederbenutzung hat sodann der Conducteur den abgestempelten Coupon entweder durch Durchlöchern mit der Coupirzange oder durch Abreissen einer Ecke von Neuem ungültig zu machen.

Preussische Eisenbahnen. Das Eisenbahn-Commissariat zu Breslau ist nach einem Kgl. Erlass vom 27. September d. J. aufgelöst worden und gehen vom 1. October ab die Geschäfte desselben an das Eisenbahn-Commissariat in Berlin über.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Die Abnahme-Frist für alle in Frankfurt a. O. während der Messen eingehenden, auch die Bahnhof restante gestellten Messgüter ist für den Zeitraum von 14 Tagen vor dem Einläuten bis 14 Tage nach dem Einläuten der Messen auf 4 Stunden von der Entladung der betreffenden Wagen ab gerechnet, festgesetzt. (S. off. Bekanntm. S. 812).

Ausland.

Americanische Eisenbahnen. Die Berichte der Ingenieure über die Atlantic-Great-Western Eisenbahn lassen ein rasches Fortschreiten der Bahn erkennen; es geht daraus als sicher hervor, dass bis zu Ende Septbr weitere 110 Meilen, einschliesslich der 27 Meilen grossen Zweigbahn nach den Oelquellen in Titusville eröffnet werden. Mit der Vollendung derselben steht dem Betrieb grosser Zuwachs bevor. Der Augustausweis zeigt eine Mehreinnahme von 5,989 $.

Milwauki-Prairie du Chien Eisenbahn-Gesellschaft. Die Trutees der Milwaukie-Prairie du Chien Eisenbahn-Gesellschaft haben nach den Bestimmungen der Hypothek betreffs eines Amortisations-Fonds eine Anzahl Obligationen zur Zahlung al pari nebst Zinsen designirt. Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 1. Jan. 1863 auf und können die Inhaber den fälligen Betrag bei den Herren W. Schall & Co. in Newyork erheben. (Act.)

♄ **Verkehrs-Verhältnisse der Colonie Victoria in Australien.** Auch in diesem jungen Staate hat man frühzeitig die Nothwendigkeit anerkannt, Verkehrsmittel zwischen der Küste und dem Innern des Landes zu schaffen und sie als eine der ersten Bedingungen angesehen, um entferntere Theile des Landes wohnbar zu machen und die Entwickelung der Interessen der Colonie im Allgemeinen zu befördern. Schon seit mehreren Jahren ist das Land von vortrefflichen Chausseen durchzogen, obschon die Kosten der Anlage dieser Strassen sehr bedeutende gewesen sind, als nach der Entdeckung des Goldes, der Preis der Arbeit sehr hoch stand. Der Bau einer circa 100 Engl. Meilen langen Landstrasse, welche Melbourne mit Bendigo verbindet, hat zwischen 2000 und 6000 Pfd. Sterl. pro Meile gekostet und die Gesammtausgabe für Strassen- und Brückenbau vom Jahre 1851 bis Ende 1860 hat nicht weniger als 4,540,047 Pfd. Sterl. betragen.

Der erste Telegraphendraht wurde im Jahre 1853 gelegt, gegenwärtig sind bereits 375 Deutsche Meilen Telegraphendraht im Gebrauch. Die Gesammtausgaben für Legung, Instrumente etc. betrugen 163,475 Pfd. Sterl.

Die Eisenbahnen datiren wie die Telegraphen seit 1853; sie sind theils Privat- theils Regierungsbahnen. Von ersteren existiren 4, auf welchen innerhalb 12 Monaten 4,200,000 Personen befördert wurden; ihre grösste Strecke beträgt nicht mehr als 2 Deutsche Meilen. Die Länge der im Bau begriffenen Staatsbahnen ist ungefähr 60 Deutsche Meilen; die Gesammtkosten derselben, wenn vollendet, sind auf circa 8,000,000 Pfd. Sterl. veranschlagt und der grösste Theil des Capitals dazu ist bereits durch Anlehen im Mutterlande und in der Colonie erhoben.

Posten sind auf den hauptsächlichsten Chausseen der Colonie etablirt und ist der Passagier-Verkehr auf denselben ebenfalls

ein ziemlich bedeutender. Die Zahl der Postbureaux in der Colonie im Jahre 1860 war 311 und wurden während desselben Jahres 8,116,302 Briefe und 5,683,023 Zeitungen, in den letzten 10 Jahren aber 36,092,781 Briefe und 28,417,191 Zeitungen befördert. Das Einkommen des Postbureaux in Melbourne betrug im Jahre 1860 120,472 Pfd. Sterl.

Auch die Presse ist reich entwickelt; es erscheinen in Melbourne 50 Blätter, nämlich 3 Tages-, 31 Wochen-, 10 vierzehntägige Blätter, ferner ein vierteljährliches und 1 jährliches Blatt. Der Werth der Gesammt-Einfuhren der Colonie betrug während des Jahres 1860 15,093,730 Pfd. Sterl., der der Gesammt-Ausfuhren dagegen 12,962,704 Pfd. Sterl. —

Technische Notizen.

Verfahren zum Imprägniren von Holz, von Daniel Beck in Döbeln. Dieses Verfahren ist insofern von anderen Imprägnirungsmethoden wesentlich verschieden, als die gewöhnlichen, Fäulnis verhütenden Salze nicht angewendet und der Hauptbestandtheil der Mischung, in welcher die Hölzer gekocht werden, Steinkohlentheer ist. Die zu imprägnirenden Hölzer müssen im Winter geschlagen und gut ausgetrocknet sein; sie werden eine Viertelstunde in folgende Mischung eingelegt. Auf einen Centner Steinkohlentheer, der siedend gemacht worden ist, wird:

6 Pfund Kochsalz,
10 „ Eisenvitriol,
6 „ Alaun und
15—35 „ Americanisches Harz,

je nach Verhältniss der grössern oder geringern Consistenz des verwendeten Theeres, genommen, gehörig gemischt und die Masse bis zur gehörigen Consistenz eingekocht. Gleichzeitig wird eine zweite, zur Bestreuung dienende Mischung, welche nach dem vorangegebenen Verhältnisse aus:

10 Pfund gestossenem Eisenvitriol,
100 „ hart ausgebrannten klaren Steinkohlenschlacken und
30 „ Mehlkalk und einer beliebigen Quantität Glas

besteht, bereit gehalten. Sobald das Holz aus dem Theere herausgenommen worden ist, wird es mit dieser zweiten Mischung in Pulverform so lange überstreut, als der Theerüberzug dergleichen annimmt. Das so vorbereitete Holz wird bis zur Verwendung an einem trockenen Orte aufbewahrt. Sollen auf diese Weise imprägnirte und bereits verwendete Hölzer, z. B. Eisenbahnschwellen, herausgenommen und wieder verlegt werden, so werden dieselben auf der Oberfläche und den Stirnseiten der eben beschriebenen Behandlung nochmals unterworfen und die etwa durch Nägel oder die Axt schadhaft gewordenen Stellen durch Ausgiessen mit präparirtem Theere und Ueberstreuung mit der zweiten trockenen Mischung sorgfältig beseitigt. Durch diese Behandlung erhält das derselben unterzogene Holz eine fast eisenharte Kruste, welche die Holztheile imprägnirt, die Einwirkung von nachtheiligen Elementen, als: Nässe, Hitze, Frost etc., von dem Holze abhält und so das Faulen desselben verhütet. Die Dauerhaftigkeit der Hölzer wird noch vermehrt, wenn da, wo es angeht, die Seitentheile und die Oberfläche derselben noch mit Dachpappe übernagelt werden. Dieses Verfahren ist im Königreich Bayern patentirt und im Bayer. Kunst- und Gewerbblatte noch näher beschrieben. (D. Ind.-Ztg.)

Telegraphenwesen.

Frequenz der Preussischen Telegraphenanstalten. Es wurden befördert:

Stück	Depeschen:	Einnahme:	Ausgabe:
1849	35,317	77,239 Thlr.	133,290 Thlr.
1860	424,934	875,783 „	588,998 „

daher: 1849 minus 56,051 Thlr., 1860 plus 286,785 Thlr.

Auf 330 Stück Briefpostgegenstände (140 Million Stück) kommt 1 Telegramm.

Wiener Stadttelegraph. In Wien soll ein Stadttelegraph gebaut werden, ein Netz, das die ganze Stadt umfasst, mit 33 Büreau's.

Telegraphenleitung zwischen London und Sibirien. Ende Juli ist die Telegraphenleitung zwischen London und Tumen in Sibirien (4039 Engl. Meilen) vollendet worden. Man erwartet, dass bis Ende d. J. der Telegraph weiter bis Nicolajewsk am grossen Ocean (an der Ostküste von Asien) gelegt sein wird. Bis Ende 1863 aber hofft man von Newyork über Californien und Sibirien bis nach Russland telegraphiren zu können.

—b— **Electric and International Telegraph Company.** Die unter diesem Namen bestehende Gesellschaft besitzt augenblicklich eine Linienlänge von 7222 Englischen Meilen mit 34,255 Meilen Drahtlänge und 3719 Apparaten. Obgleich seit dem ersten Februar dieses Jahres der Tarif auf den Linien der Gesellschaft heruntergesetzt ist, so haben sich die Einnahmen doch noch sehr günstig gestellt, da seit jener Zeit 167 Stationen hinzugekommen sind, welche grösstentheils an Eisenbahnlinien liegen. Die Total-Einnahmen des letzten halben Jahres haben sich auf 102,367 £ belaufen, während dieselben in dem gleichen Halbjahre 1861 102,519 £ betragen haben.

Der Tarif musste wegen der Concurrenz mit der United Kingdom Telegraph Company herabgesetzt werden.

Die Betriebskosten und Zinsen etc. haben betragen 71,131 £, so dass sich ein reiner Ueberschuss herausgestellt hat von 31,236 £. Die sich daraus für das halbe Jahr ergebende Dividende beträgt 3 £ 10 sh. vom Hundert. (The Engineer, August 1862).

Postwesen.

Preussen. Laut Bekanntmachung des Kgl. Preuss. Generalpost-Amtes zu Berlin muss künftig bei Postsendungen an Gesellschaften, Vereine, Agenturen, Comités, Directionen, Ausschüsse, Niederlagen, Büreaux, Expeditionen und ähnliche Firmen, welche keine Handelsgeschäfte betreiben, mithin in die Handelsregister nicht eingetragen werden, auf der Adresse der Name desjenigen, an den die Sendung ausgehändigt werden soll, genau angegeben sein, weil ausserdem Unsicherheiten und Verzögerungen bei der Bestellung herbeigeführt werden. Die Fassung einer solchen Adresse muss ungefähr folgende sein:

An die
Agentur der Gesellschaft N. N. (oder: an den Verein N. N.) zu
Händen des Herrn N. N.

Dagegen werden die Vorsteher der betreffenden Gesellschaften-Vereine etc. aufgefordert, ihren Correspondenten den Namen der, jenigen Person, welche zur Empfangnahme der betreffenden Zusendungen berechtigt ist, genau anzugeben.

Schifffahrt.

Lindau. Der Submarine-Ingenieur Bauer ist mit Ballons von Kautschuk und anderen Apparaten, unterstützt durch Geldbeiträge aus ganz Deutschland, hier angelangt, um das früher begonnene, aber wegen unzureichender Geldmittel ins Stocken gerathene Hebungswerk zu Ende zu führen.

Norddeutscher Lloyd. Die Betriebs-Einnahmen betrugen im

	Seeschifffahrt.	Flussschifffahrt.	Assecuranz.	Total.
Juli 1862: Ld'or. thlr.	103,619. 6.	20,441. 23.	8,824. 11.	132,884. 40.
„ 1861: „	74,571. 49.	24,825. 64.	5,408. 46.	104,806. 15.
mihin pr. 1862:	+ 29,047. 29.	— 4,384. 41.	+ 3,415. 37.	+ 28,078. 25.
Bis ultimo August 1862: Ld'or. thlr.	769,052. 2.	121,635. 60.	55,951. 71.	946,639. 61.
1861: „	571,734. 69.	136,558. 28.	46,767. 21.	755,060. 46.
mithin pr. 1862	+ 197,317. 5.	— 14,922. 40.	+ 9,184. 50.	+ 191,579. 15.

Erste K. K. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft. (Frachtrabatte für Getreide.) Die tarifmässig mit 1. October in Kraft treten sollende 20procentige Erhöhung der Getreidefrachten ist bis auf Weiteres suspendirt worden und es bleibt auch rücksichtlich der auf einzelnen Linien bestehenden Rabatte vorläufig noch bei den bisherigen Bestimmungen.

Dampfschifffahrts-Gesellschaften in Luzern. Die Dampfschifffahrts-Gesellschaften in Luzern haben den Bau von drei neuen Boten beschlossen. Zwei derselben sollen die Bote der Centralbahn an Grösse übertreffen, das dritte ein kleiner Schraubendampfer sein. Die Fahrten dürften schon nächstes Frühjahr beginnen. Allein auch Herr Blättler, der unternehmende Erbauer des Weges und Gasthauses auf dem Pilatus, fährt in seiner Concurrenz fort und rüstet sich ebenfalls zum Baue zweier neuen Dampfer auf dem herrlichen Vierwaldstätter See, der dadurch immer belebter zu werden verspricht. (Act.)

þ **Der Suez-Canal.** Die Ueberzeugung, dass die Bedeutung des Suez-Canals Seitens der Französischen Regierung in ein zu günstiges Licht von vorneherein gestellt worden ist, scheint in immer weiteren Kreisen Anhänger zu finden. Wenigstens dürfte aber zweifellos sein und wird sich nach Vollendung des Canals auch erweisen, dass es unmöglich ist, „den Welthandel mit Süd- und Ostasien wieder ins Mittelländische Meer einzulenken," wie Herr von Lesseps seiner Zeit versprach und wenn wir nicht irren, sehen die Unternehmer es jetzt schon selbst ein, dass nach wie vor der Eröffnung des Canals der „kürzeste" Weg aus allen Atlantischen Seehäfen nach allen Indischen oder Ostasiatischen Häfen immer um das Cap der guten Hoffnung führen werde. Hat doch neuerdings Herr von Lesseps selbst eingeräumt, dass der Süsswassercanal vom Nil nach den Bitterseen, welcher das Land Gosen befruchten soll und bisher nur als ein untergeordnetes Anhängsel des Unternehmens angesehen wurde, in Bezug auf die Dividende der wichtigste Theil der Durchstechungen sei. — Jetzt aber weist ein Franzose, Herr Simonin schlagend nach, wie wenig man bei diesem grossartigen Unternehmen das Rothe Meer, die unmittelbare Fortsetzung des einstigen Canals ins Auge gefasst habe. Nach dessen Beobachtungen ist dieses schmale Meer sehr wenig zur Schifffahrt geeignet, denn einmal ist es mit vielen Klippen besäet, ferner voller Strömungen, so dass selbst Dampfer Mühe haben, ihren Cours einzuhalten; ausserdem herrschen zu gewissen Jahreszeiten Monsume, welche die ungestörte Hin- und Rückfahrt verhindern, während die Winde oft conträr sind und ein Kreuzen mit Hülfe derselben zur Unmöglichkeit wird. Dazu kommt zu anderen Zeiten eine fürchterliche Hitze, so dass die Passagiere auf den Englischen Dampfern oft niederfallen, als ob sie erstickt oder vom Blitze getroffen wären, weshalb auch die Araber den Eingang zu dem Meerbusen Bab-el-Mandeb, die Pforte des Todes genannt haben. Segelschiffe sind, wie bemerkt, hier kaum zu verwenden, sie brauchen zur Fahrt im günstigsten Falle vier

Wochen, während die Dampfer von Aden bis Suez 6 bis 8 Tage brauchen, haben deshalb auch bei Weitem mehr auszustehen als die Dampfer. Indische Matrosen sollen sich nur einmal in ihrem Leben zu einer Fahrt nach dem Rothen Meere verdingen; sie kommen entweder niemals zurück oder sind wegen abgelegten Schwures zu einer weiteren Fahrt nicht mehr zu bewegen. Da dieser Verkehrsweg von jeher so beschaffen gewesen, so muss es Wunder nehmen, dass man ihn so wenig berücksichtigt hat. Eine Ablenkung der oceanischen Welthandelswege dürfte hiernach schwerlich in Aussicht stehen; dieselbe fürchtet man auch in England weniger als die politischen Consequenzen, die sich an den Canal knüpfen könnten. Was aber die Waaren anbetrifft, so können die selteneren, welche mit Dampfschiffen aus einem Welttheil nach dem anderen sich versenden lassen, schon jetzt zu denselben Frachtsätzen mit der Eisenbahn über Suez und Alexandria bezogen werden, als später, wenn der Canal eröffnet sein wird. (Nach dem Auslande).

Ueberseeische Dampferlinien. Die Französische Regierung ist bemüht vier neue Ocean-Dampferlinien einzurichten: eine von Marseille nach China über Suez, die zweite von Havre nach Newyork, die dritte von Nantes nach Westindien und Aspinwall (Colon), und die vierte von Bordeaux und Marseille nach Brasilien.

Literatur.

Handbuch der Geographie und Statistik für die gebildeten Stände begründet durch Dr. C. G. D. Stein und Dr. Ferdinand Hörschelmann. Neu bearbeitet unter Mitwirkung mehrerer Gelehrten von Dr. J. E. Wappäus, ordentlichem Professor an der Universität zu Göttingen. Siebente Auflage. Vierten Bandes vierte Lieferung. (II. Abtheilung Bogen 1—12). Preussen, die deutschen Mittel- und Klein-Staaten und die Schweiz. Von Prof. Dr. Hugo Franz Brachelli. Leipzig, 1861. Verlag der J. C. Hinrichs'schen Buchhandlung.

Geographie und Statistik sind zwei dem Eisenbahn-Fachmann unentbehrliche Hülfswissenschaften. Als besonders tüchtiges Handbuch über diese Fächer, welches sowohl dem Standpuncte der Wissenschaft die gehörige Rücksicht zollt, als auch den Anforderungen, welche die verschiedenen Classen des gebildeten Publicums an ein solches Werk stellen, in jeder Beziehung gerecht wird, müssen wir unsern Lesern das vorstehend genannte Werk angelegentlich empfehlen. Es sollte dasselbe namentlich in keiner Bibliothek der Eisenbahn-Directionen fehlen. — Der uns augenblicklich vorliegende IV. Band des umfangreichen Werks enthält die Darstellung der geographisch-topographischen und statistischen Verhältnisse unseres grossen Deutschen Vaterlands und zwar Abtheilung I. den Deutschen Bund im Allgemeinen und das Kaiserthum Oesterreich, Abtheilung II. Preussen (mit vollständigem Register für 1 Thlr. 12 Sgr. auch apart ausgegeben), die Mittel- und Klein-Staaten sowie ausserdem auch die Schweiz. Man findet in dem gediegenen Werk alle Seitens des Verfassungs und Verwaltungslebens der betreffenden Staaten und deren Ergebnisse namentlich auch die Resultate des Verkehrs-Wesens bis in das kleinste Detail angegeben. — Wir bedauern bei dem der Aufgabe unseres Blattes ferner liegenden Stoffe des gediegenen Werkes auf den Inhalt desselben nicht specieller eingehen zu können.

Neuer Atlas der ganzen Erde für die Gebildeten aller Stände und für höhere Lehranstalten. 31. Auflage 28 Karten in Kupferstich und colorirt mit Berücksichtigung der geographisch-statistischen Werke von Dr. C. G. D. Stein u. A. entworfen und gezeichnet von Ziegler, Dr. Lange u. Heck nebst 17 Zeittafeln und 28 statistischen Tabellen über alle Länder und Staaten der Erde bearbeitet von O. Delitsch und Prof. Dr. Brachelli. Leipzig, J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. (Ausgabe in 18 Monatslieferungen à 10 Sgr.) — Dem vorstehend angezeigten geographisch-statistischen Werke steht der genannte Atlas würdig zur Seite und bildet gewissermassen eine Ergänzung desselben, indem hierdurch Karte und Tabelle die dort gemachten geographischen und statistischen Angaben veranschaulicht werden. Nach dem Zwecke unserer Zeitung kann es nur unsere Aufgabe sein, die vorliegenden Karten (es sind bis jetzt 12 Lieferungen erschienen) aus dem Gesichtspuncte des Eisenbahnwesens zu prüfen. Wir freuen uns, dass das Resultat ein befriedigendes ist.

Vollkommen angemessen finden wir, dass auf den meisten Karten die nur erst projectirten Eisenbahnen noch nicht angedeutet worden sind (da in deren Richtung später öfters Aenderungen eintreten) sondern nur die fertigen, in Betrieb befindlichen.

Bei den ersten Lieferungen (1—3), welche bereits Ende des vor. Jahres erschienen, muss man natürlich beachten, dass zu jener Zeit in Italien Bologna-Ferrara, Bologna-Ancona und Mailand-Pavia desgleichen in Polen Lowitz-Kutno noch nicht eröffnet waren.

Bei den weitern in diesem Jahre erfolgten Lieferungen hat man sich auf den Standpunct zu setzen, welchen das Eisenbahn-Netz zu Anfang dieses Jahres einnahm. Die erst in diesem Jahre eröffneten Linien wie z. B. Rüdesheim-Oberlahnstein, Freiburg-Lausanne etc. sind demgemäss noch nicht angegeben. Irthümlich finden wir aber die nur erst projectirte Eisenbahn von Viersen nach Venloo als im Betrieb befindlich eingezeichnet, während wir auf der Karte von Spanien die in Betrieb befindliche Linie Tutela-Zaragossa, das Zwischenglied, welches bereits im vorigen Jahre Pamjaluna mit Barcelona verband, vermissen.

Besonders interessant waren uns die Special-Karten der Vereinigten Staaten von Nordamerica. Eine Vergleichung mit der Eisenbahn-Karte zu Appletons' Railway and Steam Navigation Guide von 1862 zeigte, dass das umfangreiche Netz der Americanischen Eisenbahnen auf dem Stein'schen Atlas, soweit wir bemerken konnten, sich richtig aufgezeichnet findet. —

Wir können unsern Lesern den fraglichen Atlas nach Inhalt und Form nur empfehlen.

Becker, M., Baurath, **ausgeführte Constructionen des Ingenieurs.** 2. Heft. Mit Atlas enth. 11 grav. Taff. in gr. Fol. Stuttgart, 1862. Mäcken. (S. 49—128 gr. 8.) 2 Thlr.

A. u. d. T.: **Handbuch der Ingenieur-Wissenschaft.** V. Bd. 2. Heft.

Dasselbe giebt unter Anderem eine Zusammenstellung der Daten aus den Mittheilungen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen über eiserne Brücken, sowie ein Beispiel für die Berechnung einer Eisenbahngitterbrücke, beschreibt die eiserne Halle auf dem Bahnhofe zu Winterthur und die Einsteighalle auf dem Bahnhofe zu Würzburg. Auch bringt dieses Heft eine Ergänzung des Abschnittes VI des ersten Bandes der allgemeinen Baukunde des Ingenieurs von M. Becker, und zwar die Gründung mit Schraubenpfählen, mit eisernen Leit- und Spundpfählen, mit Anwendung des luftleeren Raumes und mit Hülfe comprimirter Luft; hieran reihen sich die Beschreibungen der Gründung der Theissbrücke bei Szegedin in Ungarn, der Brücke von Rochester in England, der Rheinbrücke zwischen Strassburg und Kehl. Den Beschluss macht eine Notiz über die eiserne Brücke über die Oos bei Baden. Das fragliche Heft bietet somit eine nützliche Zusammenstellung von lehrreichen Berechnungen, von Beschreibungen und Darstellungen interessanter Bauten und statistischen Notizen, welche vielen Technikern, insbesondere Eisenbahn-Ingenieuren, willkommen sein wird.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft ist am 1. d. Mts. die 16 Meilen lange Bahnstrecke von **Steinbrück** nach **Sissek** mit den Stationen

Lichtenwald, Reichenburg, Videm-Gurkfeld, Rann, Zapresic, Agram, Gorica, Bekenik und Sissek

für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahnverwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 3. October 1862.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Mit dem **1. October cr.** treten in dem Betriebs-Reglement für die Berlin-Anhaltische Eisenbahn vom 15. April 1862 folgende Abänderungen in Kraft:

Zu § 36.

Für alle zu versendenden Güter, welche von den Versendern in Berlin selbst zum Bahnhof angefahren werden, erhalten dieselben:

für Eilgut . . . . . 1 Sgr. — pro Ctr.
„ Normalgut und Gut der ermässsigten Classe A — 9 Pf. „ „.

erstattet und sofort baar ausgezahlt.

Zu § 39 ad B.

Die schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft der transportirten Güter wird den Adressaten, welche ihre Güter selbst abholen wollen (cfr. C ad 5) in Berlin jederzeit durch recommandirte Briefe auf Kosten derselben mittelst der Post zugesendet.

ibid. ad C 5.

In Berlin werden alle angekommenen Eil-, Normal- und Güter der ermässigten Classe A, welche nicht der steuerlichen Abfertigung wegen von uns zum Packhof geschafft werden müssen, bis vor die Häuser der Empfänger durch die von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer abgefahren und dafür die im dem Tarifsatz aufgenommenen Gebühren von 1 Sgr. für Eilgut und $^3/_4$ Sgr. für Normalgut und Gut der ermässigten Classe A erhoben. Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen oder sich anderer als der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhr-Unternehmer bedienen wollen, haben sich hierzu ein- für allemal zu verpflichten, oder der Güter-Expedition rechtzeitig vorher, **jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes,** und auf Erfordern der Güter-Expedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift, schriftlich anzuzeigen.

Für diese Selbstabholung wird die in dem Tarifsatz aufgenommene Gebühr:

bei Eilgut von 1 Sgr. pro Ctr.
bei Normalgut und Guf der ermässigten Classe A 9 Pf. pro Ctr.

vergütet und sofort baar ausgezahlt.

Zu § 76

ist hinter: „fremden Bahnen“ einzuschalten:

„mittelst der Berliner Verbindungs-Bahn.“

Zu § 77 D.

Statt des bezeichneten $^1/_2$ Sgr. wird für jede angefangenen 100 Thlr. und angefangenen 20 Meilen $^1/_4$ Sgr. erhoben.

Zu § 77 e.

Statt des ersten Absatzes von:

der Frachtzuschlag für etc. bis: ein Thaler

soll es heissen:

Der Frachtzuschlag für ein declarirtes Interesse rechtzeitiger Lieferung beträgt für je drei Thaler der declarirten Summe — angefangene 3 Thlr. für voll gerechnet —

für die ersten 20 Meilen . . . 1 Pf.
„ „ folgenden 30 Meilen . . . $^1/_2$ Pf.
„ jede weiter folgende 50 Meilen $^1/_2$ Pf.

Angefangene 20 resp. 30 und 50 Meilen werden für voll gerechnet. Ueberschiessende Pfennige sind auf volle Silbergroschen abzurunden.

Ausserdem etc.

Zu § 84.

Statt der bisherigen Fassung soll es heissen:

Als Frachtzuschlag für einen declarirten Werth wird für jede angefangenen 100 Thlr. und Meile: für Thiere $^1/_2$ Pf., für Fahrzeuge 1 Pf., mindestens aber 3 Sgr., und als ein Zuschlag für ein declarirtes Interesse rechtzeitiger Lieferung für jede angefangenen 20 Thlr. und jede Meile: für Thiere $^1/_4$ Pf., für Fahrzeuge $^1/_2$ Pf., mindestens aber 3 Sgr. erhoben, unter gleicher Abrundung auf volle Groschen wie bei der Fracht.

Zu § 88.

Statt der bisherigen Fassung soll es heissen:

Der Frachtzuschlag für einen declarirten Werth der Gepäckstücke beträgt auf jeden Gepäckschein für jede angefangene 100 Thlr. pro Meile 1 Pf., dagegen für ein declarirtes Interesse rechtzeitiger Lieferung für jede angefangenen 20 Thlr. pro Meile $^1/_2$ Pf., niemals unter 3 Sgr., bei gleicher Abrundung auf volle Groschen wie bei der Fracht.

Im Allgemeinen wird hierbei bemerkt, dass für den durchgehenden Verkehr über die Berlin-Anhaltische Bahn von und nach fremden Bahnen die zu §§ 77 d u. e, 84 u. 88 vorstehend bekannt gemachten Abänderungen keine Gültigkeit haben, dass vielmehr für diese Transporte die seit dem 15. April cr. bis jetzt in Geltung gewesenen Bestimmungen auch bis auf Weiteres in Kraft bleiben.

Berlin, den 26. September 1862.

Die Direction.

Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich, zur Kenntniss der Herren Actionäre zu bringen, dass vom 1. November d. J. an die letzte Einzahlung auf die Gesellschafts-Actien mit 50 Franken oder 2 Pfund Sterling per Actie zu leisten ist.

Der auf den ersten Actien-Coupon für 1862 entfallende Betrag, welcher durch den Verwaltungsrath auf 20 Franken festgesetzt wurde, wird von der Einzahlung in Abzug gebracht werden.

Jene Herren Actionäre, welche die Einzahlung nach dem 15. November l. J. leisten, haben vom 1. November l. J. an 5% Verzugszinsen zu vergüten.

Die Einzahlungen geschehen bei den folgenden Cassen:

in **Wien** bei der K. K. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,
„ **Paris** bei den Herren Gebrüder von **Rothschild,**
„ **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne,**
„ **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente,**
„ **Venedig** bei den Herren **J. Levi & Söhne,**
„ **Mailand** bei Herrn **C. F. Brot,**
„ **Bologna** bei den Herren **R. Rizzoli & Comp.,**
„ **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild's Söhne,**
„ **Genf** bei den Herren **Lombard Odier & Comp.**

und zwar: in London in Pfund Sterling,
in Wien, Triest und Venedig in Gulden Oesterr. Währung nach dem Wechsel-Course auf Paris am Tage der Einzahlung,
in Paris, Mailand, Bologna, Genf und Frankfurt a. M. in Franken.

Wien, den 30. September 1862.

Der Verwaltungsrath.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Zum 1. Januar 1863 sollen die Bahnhofs-Restaurationen: a) **Herzogenrath,** b) **Lindern,** c) **Baal,** d) **Erkelenz,** e) **Wickrath,** f) **Rheydt,** g) **Kleinenbroich,** h) **Obercassel** (Rheinstation **Düsseldorf**), i) **Viersen,** k) **Anrath,** l) **Uerdingen** und m) **Homberg** im Wege der öffentlichen Submission auf drei nach einander folgende Jahre neu verpachtet werden.

Die freie Auswahl unter sämmtlichen Bewerbern wird vorbehalten, aber tüchtigen Restaurationswirthen der Zuschlag zu einer Jahrespacht von ad a) 240 Thlr., ad b) 180 Thlr., ad c) 60 Thlr., ad d) 300 Thlr., ad e) 180 Thlr., ad f) 300 Thlr., ad g) 60 Thlr., ad h) 360 Thlr., ad i) 300 Thlr., ad k) 150 Thlr., ad l) 180 Thlr., ad m) 180 Thlr., in Aussicht gestellt.

Zur Eröffnung der versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission für Bahnhofs-Restaurationen“

einzureichenden Offerten, welche mit glaubhaften Attesten über Qualification und Cautionsfähigkeit versehen sein müssen, ist Termin auf

Mittwoch den 15. October d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserem Directionsgebäude auf Aachen Marschierthor anberaumt worden, bis wohin die Verpachtungsbedingungen sowohl bei

uns als auch bei den betreffenden Stations-Vorstehern eingesehen, auch auf portofreie Gesuche von uns abschriftlich bezogen werden können.

Aachen, den 20. September 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Kgl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Bei der zu errichtenden Traject-Anstalt zwischen **Mannheim** und **Ludwigshafen** soll die Zugkraft auf dem Rhein in Accord gegeben werden, in der Weise, dass die auf Nähen geladenen Eisenbahnwagen vermittelst eines Dampfschiffes von einem Ufer zum andern verbracht werden.

Die Eisenbahn stellt zu diesem Dienst nur die Nähen. Das Dampfschiff ist von dem Unternehmer zu stellen, und hat derselbe für die Ausrüstung und Bemannung, sowohl des Dampfschiffes als der Nähen zu sorgen.

Der Dienst wird (an einem noch näher zu bezeichnenden Tage) im Monat November beginnen.

Die weitern Bedingungen sind bei der Direction der Pfälzischen Bahnen in Ludwigshafen einzusehen.

Angebote für die Uebernahme sind längstens bis **18. October 1. Js.** bei genannter Direction einzureichen.

Ludwigshafen, den 4. October 1862.

Die Direction.
gez. Jaeger.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die in den Bahn-Materialien-Magazinen zu Paderborn, Salzkotten, Gesecke, Lippstadt, Soest, Welwer, Drensteinfurt und Münster lagernden alten Winkellaschen, Schienenstühle sowie das alte Schmiede-, Guss- und Schroteisen sollen im Wege der öffentlichen Submission veräussert werden. Die Verkaufsbedingungen liegen in unserm Centralbüreau hier, sowie in den Stationsbüreaus zu Paderborn, Lippstadt und Hamm zur Einsicht offen und können auch, gegen Erstattung der Copialien, von uns abschriftlich bezogen werden.

Offerten sind verschlossen mit der Aufschrift:

„Submission auf den Ankauf von alten Materialien"

bis zum **Donnerstag, den 23. d. M., Vormittags 10 Uhr,** bei uns einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Münster, den 3. October 1862.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1863 zur Locomotivfeuerung erforderlichen Quantums von

180,000 Tonnen Steinkohlen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch den 22. October d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Lokale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Lokale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 6. October 1862.

Königl. Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Abnahme-Frist für alle in **Frankfurt a. O.** während der Messen eingehenden, auch die Bahnhof restante gestellten Messgüter wird für den Zeitraum von 14 Tagen vor dem Einläuten bis 14 Tage nach dem Einläuten der Messen auf 4 Stunden von der Entladung des betreffenden Wagens ab gerechnet, festgesetzt, wovon das betheiligte Publicum mit dem Bemerken hierdurch in Kenntniss gesetzt wird, dass nach Ablauf dieser Frist die Güter sofort den von uns bestellten Spediteuren auf Lager und zur demnächstigen Auslieferung an die Empfänger werden übergeben werden.

Berlin den 2. October 1862.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königliche Ostbahn.

Die Lieferung von

32,000 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen,

abzuliefern auf einem beliebigen Bahnhofe der Ostbahn oder am Ufer der Brahe beim Bahnhofe Bromberg, soll im Wege der öffentlichen Submission im Ganzen oder in einzelnen Loosen verdungen werden.

Offerten auf diese Lieferung sind uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Bahnschwellen"

versehen, bis zu dem am

Montag den 3. November c. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in unserem Geschäftslocale auf dem hiesigen Bahnhofe in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen können in unserem Central-Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen werden und werden auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 3. October 1862.

Königliche Direction.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Pro Monat September 1862 sind weder überzählige noch fehlende Güter aufzuführen.

Oesterreichische Südbahn. Ende September 1862.

A. Fehlende:

L 259. 1 Kiste Manufakte (78 Pfd.) von Matzleinsdorf, fehlt in Verona.
EП 1538. 1 Ballen Wichsleinwand (65 Pfd.) von Matzleinsdorf, fehlt in Verona.
C B O 122. 1 Kiste Waare (119 Pfund.) von Wien H. M., fehlt in Treviso.
1 Kiste Manufakte (87 Pfd.) von Nabresina, fehlt in Mori.
2 Stück Herzschemmel von Wien Nordbahn, fehlen in Matzleinsdorf.
P E 615. 1 Kiste Radstücke (25 Pfd.) von Gratz, fehlt in Wien Nordb.
T (F) 88. 1 Fass Fette von Wien H. M., fehlt in Wien Nordbahn.
M 88. 1 Buschen Eisen (112 Pfd.) von Bruck, fehlt in Wien Nordbahn.
A S C 572. 1 Ballen Mandeln (249 Pfd.) von Triest, f. in Wien Nordb.

B. Ueberzählige:

153. 1 Ballen Barchent (33 Pfd.) von Wien Nordbahn, lagert in Matzleinsdorf.
B F 426/8. 3 Fässer (3160 Pfd.) von Triest, lagern in Brünn.
G C 720. 1 Ballen (113 Pfd.) von Triest, lagert in Brünn.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Hannoversche Staatsbahnen. Juni 1862:
Für 244,819 Personen und 2,833,872 Ctr. Güter 475,702 Thlr.
Gegen Juni 1861 mehr 43,356 Thlr.

Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen. (Bahnlänge 120,4 St.)

	für Pers.	für Güter	für Gepäck etc.	Summa:
Aug. 1862:	144,541 fl. 44 kr.	158,655 fl. 30 kr.	14,867 fl. 28 kr.	318,064 fl. 42 kr.
„ 1861:	112,972 „ 48 „	93,580 „ 47 „	10,314 „ 22 „	216,867 „ 57 „
1862:	+31,568 „ 56 „	+65,074 „ 43 „	+4,558 „ 6	+101,196 „ 45 „

Lübeck-BüchenerEisenbahn.

	f. Personen etc.	für Güter	Summa:
September 1862:	7,528 Thlr.	15,308 Thlr.	22,836 Thlr.
„ 1861:	21,404 Thlr., mithin im Septbr. 1862:		+1,432 Thlr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.
Septbr. 1862: 231,488 Thlr. Bis ult. Sept. 1862: 1,751,214 Thlr. Bis ult Septbr. 1861: 1,732,744 Thlr. Daher 1862: + 18,470 Thlr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Gieseeke & Devrient in Leipzig.

N°. 83.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1862.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 15. October 1862.

Inhalt: Ueber den Gebrauch des Solaröls im Eisenbahnbetriebe. — Die Höchst-Sodener Eisenbahn. — Historisches aus den ersten Jahren der Eisenbahnen und Telegraphen. — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Pferdebahn von Stuttgart nach Berg. Main-Lahn-Sieg-Bahn. Werra-Bahn, Project einer Zweigbahn nach Schmalkalden. Project Münster-Bielefeld-Carlshafen. Eisenbahnproject Hamburg-Paris. — b. Eisenbahn-Betrieb. Berlin-Hamburger Eisenbahn, Fahrplan-Aenderungen. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, Fracht-Ermässigung. Der Oesterr. Handelsstand und das Eisenbahntransport-Agio. Oesterr. Eisenbahnen, Ersatzleistung der Unkosten für hergestellte Reparaturen der durch schlechte Verpackung entstandenen Beschädigungen an Inventarial- und Verbrauchs-Gegenständen. Oesterr. Staatsbahn, Verspätete Personenzüge und Entlassung von Weichenwächtern. — Ausland: Chicago-Northwestern Eisenbahn. Römische Eisenbahnen. — Technische Notizen: Legirung und Guss der Zapfenlager. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Bayer. Pfälzische Eisenbahn**, Submission. **Bergisch-Märkische Eisenbahn**, Generalversammlung. **Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft**, Einzahlung. **Königl. Ostbahn**, Submissionen. **Leipzig-Dresdner Eisenbahn**, Submission. **Oberschlesische Eisenbahn**, Submission. **Fehlende etc. Güter** der Kgl. Niederschl.-Märkischen u. Oberschlesischen Eisenbahn. — **Einnahme** der Mecklenburgischen Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Wir machen nachträglich darauf aufmerksam, dass die mit voriger Nummer bereits versendete Zeichnung, „Weichen-Verschluss" betreffend, zu dem in No. 78, S. 771, abgedruckten Aufsatze gehört.

Ueber den Gebrauch des Solaröls im Eisenbahnbetriebe.

Zur Beurtheilung der Frage, ob es nicht zweckmässig sei, statt des Rüböls Solaröl zur Beleuchtung auf den Eisenbahnen einzuführen, sind von dem Unterzeichneten bereits im Jahre 1859 Versuche gemacht worden.

Obwohl dieselben im Allgemeinen schon sehr günstige Resultate ergaben und namentlich eine grosse Kosten-Ersparniss bei der Verwendung von Solaröl im Vergleich mit der des Rüböls erkennen liessen, so konnte eine allgemeinere Einführung dieses Oels auf den Bahnen dennoch bislang nicht empfohlen werden und zwar aus folgenden Gründen:

1) An der Construction der Lampen wurde von den Fabrikanten fortwährend noch gekünstelt und die möglichst beste Verbrennung des Oels durch allerlei neue, meist bald wieder beseitigte Einrichtungen angestrebt.

2) Dasselbe geschah in den wenigen Solarölfabriken bei der Darstellung des Oels selbst.

Der Kohlenstoffgehalt des Oels war bald gross, bald gering und selten gerade der Luftzugeinrichtung der Lampen und der Form der Cylinder entsprechend.

Die Folgen dieser Umstände waren aber für den Consumenten sehr lästige; die Cylinder der Lampen zersprangen häufig, oder sie liessen eine grosse Menge Russ unverbrannt entweichen. Dabei blakte die Flamme und verbreitete einen sehr penetranten Geruch.

Diesen Unannehmlichkeiten gesellten sich noch andere Umstände hinzu, welche von einer allgemeineren Einführung des Solaröls abmahnten.

Während nämlich feiniges Oel selbst bei höheren Kältegraden nicht gefror, zeigte anderes Solaröl in dieser Hinsicht wieder nahezu dieselben Eigenschaften, wie das Wasser.

Endlich aber kam vieles Solaröl in den Handel, welches sich durch eine genäherte Flamme fast so leicht, wie Spiritus entzünden liess.

Die Feuergefährlichkeit des Oels war daher nicht zu verkennen, obwohl sie immerhin deshalb nicht all zu bedenklich erscheinen durfte, weil die Flamme des brennenden Oels sehr leicht durch einen nur geringen Luftzug zü löschen war.

Gleichwohl eignete sich das Oel unter diesen Umständen zur Beleuchtung von Eisenbahnwagen und von Büreaux im Allgemeinen nicht. Die zu den Proben beschafften Quantitäten Solaröl sind indess im Laufe der letzten beiden Jahre in einer Büreaulampe und in einigen Bahnwärter-Signal-Laternen ohne erhebliche weitere Nachtheile verbraucht.

Nachdem seit dieser Zeit die Fabrication der Lampen sowohl wie des Oels zu einer gewissen Vollkommenheit vorgeschritten ist, so dass dieselbe im Wesentlichen keinerlei Modification mehr unterliegen möchte, sind im Laufe dieses Jahres die Brennversuche wiederholt, und ist darüber Nachfolgendes mitzutheilen:

I. Die äusseren Eigenschaften eines guten, in jeder Hinsicht brauchbaren Solaröls.

1) Ein solches Oel erscheint weder braun noch wasserhell, vielmehr matt gelblich gefärbt und verändert seine Farbe auch bei längerem Aufbewahren nicht.

Das braune oder dunkelgelbe Oel leuchtet schlecht und verbreitet beim Brennen Russ und einen unangenehmen Geruch.

Das ganz klare Oel hingegen giebt zwar eine sehr helle Flamme, consumirt sich aber sehr schnell und wird nicht allein hierdurch, sondern auch durch einen weit höheren Einkaufspreis fast so kostspielig, wie das Rüböl.

2) Das Solaröl lässt sich — ohne Vermittlung eines Dochtes — schwer entzünden.

Diese Eigenschaft hat das meiste, jetzt fabricirte Solaröl und haben die Versuche ergeben, dass das Oel selbst nach einer Erhitzung bis auf 65° R. mit einem brennenden Fidibus nicht zu entzünden ist.

Es steht also dem Rüböl in Bezug auf Gefahrlosigkeit gleich.

Die Versuche haben aber auch ergeben, dass noch jetzt, wenn auch seltener, unter dem Namen von Solaröl eine Flüssigkeit im Handel ist, welche sich selbst bei ganz niedriger Temperatur (5—6°) durch die geringste Berührung mit einer Flamme sofort entzündet.

3) Das Oel friert in einem offenem Gefäss bei 3° Kälte nach R. noch nicht, wird aber schon bei 4° Kälte dickflüssig. Sein Verhalten bei noch stärkerer Kälte hat neuerdings nicht beobachtet werden können.

Aus den gemachten Beobachtungen erhellt indess, dass das Solaröl etwas länger dem Einfluss der Kälte widersteht als das Rüböl.

4) Das gute Oel hat keinen sehr starken Geruch und giebt einen solchen überhaupt fast gar nicht ab, wenn es in gut zugestöpselten Behältern oder in den Lampen aufbewahrt wird.

Es hat ferner die sehr gute Eigenschaft — und darin viel vor dem Rüböl voraus — dass es die Lampen nicht verschmutzt und verstopft und mithin viele Reparaturen an den Lampen entbehrlich macht, welche lediglich diesen Uebelständen bei der Verwendung des bisherigen Brennöls zuzuschreiben sind.

5) Das Gewicht des guten Solaröls beträgt pro Quart 2 Pfd. 10 Lth. Die leichteren Sorten, bis 2 Pfd. 7 Loth schwer, consumiren sich beim Verbrauch ausserordentlich rasch.

II. Die Eigenschaften des Solaröls beim Verbrennen in Lampen.

1) Das Oel verbrennt auf zweckmässig eingerichteten Lampen vollständig: d. h. ohne einen Rückstand zu lassen und ohne Blak und Russ oder irgend einen Geruch zu verbreiten.

2) Es giebt ein ausserordentlich helles, weisses Licht, dessen Effect an einem Lichtmesser zwar nicht beobachtet wurde, der aber auf mindestens $1^1/_2$ fache Stärke im Vergleich mit der Wirkung einer Rüböl-flamme von gleichem Durchmesser geschätzt werden darf.

3) Die Flamme brennt ruhig, verträgt indess wenig Zugluft. Man hat deshalb, namentlich bei Beleuchtung von schnellfahrenden Eisenbahnzügen darauf zu halten, dass die Flamme vor Beginn der Fahrt möglichst niedrig gestellt werde.

4) Die Solarölflamme erhitzt die Glas-Cylinder der Lampen erheblich stärker, als dies durch die Rüböllflammen geschieht.

Es hat dieser Uebelstand indess bei den lange Zeit fortgesetzten Versuchen nicht zum Zerbrechen der Cylinder geführt. Während man sich hiernach vor der Berührung der Cylinder mit der Hand zu hüten hat, darf dies nicht auch hinsichtlich der Lampenglocke der Fall sein, dieselde darf bei gut eingerichteter Lampe vielmehr niemals in solcher Weise heiss werden.

III. Der gegenwärtige Preis des Solaröls, verglichen mit dem des Rüböls.

Das gute Solaröl, in Quantitäten von mindestens 100 Pfd. bezogen, kostet gegenwärtig durchschnittlich in der Provinz Westfalen 3 Sgr. 2 Pf. pro Pfd., während sich der Preis des Rüböls auf 4 Sgr. 5 Pf. pro Pfd. berechnet.

Diese Differenz würde sich indess jedenfalls zu Gunsten des Solaröls noch erheblicher bemessen, wenn die Lieferung des Solaröls im Wege des öffentlichen Meistgebots verdungen würde, wie dies bei dem Rüböl, dessen Preis vorstehend notirt, der Fall gewesen ist.

Der angegebene Preis von 3 Sgr. 2 Pf. für 1 Pfd. Solaröl leitet sich aber lediglich aus schriftlich eingezogenen Preisofferten her, denen Behufs der Untersuchung des Oels nur kleine Quantitäten beigegeben waren.

IV. Der Consum des Oels mit Bezug auf Gewicht, Zeit und auf die Form des Brenners.

Man darf hierbei unterscheiden:

A. Lampen mit sogenannten Schnittbrennern (flache Dochte).

Solche Lampen sind zweckmässig zur Beleuchtung der Bahnwärter-, Weichensteller- und Portierbuden, als Handlaternen für die Locomotivführer, Zugführer, Schaffner etc. wie für die Bahnwärter, ingleichen zur Beleuchtung von Zugbarrièren, Krahnen, Weichen, Uhrzifferblättern und von kleineren Werkstätten, Arbeiterstuben, Fluren etc. in Gebrauch zu nehmen und haben einen Solarölconsum pro Stunde:

1) von $0_{,4}$ Loth bei $5^1/_2$ Linie Dochtbreite
2) von $0_{,45}$ „ „ 6 Linien „

B. Lampen mit Rundbrennern, (runden Dochten).

Derartige Lampen, wie sie je nach dem kleineren oder grösseren Durchmesser ihres Dochtes (7—9 Linien), als: Coupée-Laternen, Locomotiv-Laternen, End- und Seiten-Laternen der Züge, Bahnwärter-Signal-Laternen und als Laternen resp. Lampen zur Beleuchtung von Bureaux, Wasserstationen, Wagenschuppen, Retiraden etc. Verwendung finden können, consumiren pro Stunde:

3) $0_{,8}$ Loth bei 7 Linien Dochtdurchmesser
4) $1_{,1}$ „ „ 8 „ „
5) $1_{,4}$ „ „ 9 „ „

C. Lampen mit Knopfbrennern (runde Dochte von 11 bis 12 Linien Durchmesser mit Knopf),

wie sie zur Beleuchtung grösserer Warte- und Conferenz-Zimmer, der Güterschuppen, Locomotivschuppen, der Perrons und Vorplätze zweckmässig in Anwendung kommen können, consumiren pro Stunde:

6) $2_{,2}$ Loth bei 11 Linien Durchmesser
7) $2_{,7}$ „ „ 12 „ „

V. Die Anwendung dieses Oels beim Eisenbahnbetriebe.

Die Versuche haben ergeben, dass das Solaröl auf zweckmässig eingerichteten Lampen in allen Branchen des Eisenbahnbetriebs-Dienstes nicht nur überhaupt zu verwenden ist, sondern im Vergleich mit dem Rüböl diesem in jeder Hinsicht vorzuziehen ist.

Während es nach Obigem ebenso gefahrlos wie dieses ist, hat es vor demselben Folgendes voraus:

1) Es verunreinigt die Lampen fast gar nicht;
2) Es fleckt in Kleidungsstücken, auf Holz etc. weit weniger unangenehm als das Rüböl;
3) Es ist zu Nebenzwecken weniger verwendbar;
4) Es giebt ein viel intensiveres weisses Licht;
5) Es brennt sparsamer und ist
6) schon im Einkauf billiger.

Es kostet, was hier noch anzuführen sein möchte, die Stunde Brennzeit bei den Lampen der Categorie ad A No. 4 „$1_{,39}$ Pf.“

Mit diesen Brennersorten wird man in den meisten Fällen ausreichen, und genügt ein Rundbrenner von 8 Linien zur Beleuchtung von Arbeitsplätzen in den Bureaux namentlich ganz vollkommen.

Eine Rüböllampe mit einem gleichen Docht — von 8 Linien Durchmesser — verbraucht in einer Stunde $1_{,7}$ Loth Rüböl und erfordert bei dem Preise von 4 Sgr. 5 Pf. pro Pfd. (siehe No. III) einen Kostenaufwand von $3_{,03}$ Pf.

Es ist endlich hervorzuheben, dass die zur allgemeinen Einführung der Solarbeleuchtung erforderlichen Lampen nicht neu angekauft zu werden brauchen, sondern durch Umarbeitung aus vorhandenen, alten Oellampen hergestellt werden können. Dulon.

Die Höchst-Sodener Eisenbahn.

Wenige Deutsche Bahnen sind wohl eine Zeit lang so viel als eine ausserordentliche Erscheinung besprochen worden, als die Höchst-Sodener Bahn in Folge der Einstellung ihres Betriebes im Jahr 1859. Auerbach (das Vereinswesen) empfiehlt mit ausdrücklicher Hinweisung auf dieses eigenthümliche, in Deutschland noch nicht gesehene Ereigniss, dass die Regierungen den Eisenbahn-Actiengesellschaften als wesentliche Bedingung zum Bau und Betriebe ihrer Bahn die Verpflichtung zum Fortbetriebe selbst für den Fall auferlegen sollten, dass solche nicht eine hinlängliche Rente abwürfen. Wir wollen dahin gestellt sein lassen, ob eine solche Massregel sich vom Gesichtspunct einer richtigen Eisenbahn-Politik gerechtfertigt darstellen würde, indem wir hier nur darzulegen versuchen wollen, wie die Sodener Actiengesellschaft zu jenem eigenthümlichen Schritte kam und welche Aussichten auf Wiedereröffnung der Bahn vorhanden sind.*

Schon das Gesuch des Commerzienrathes Marcus Berle vom Jahre 1842 um die Concession zur Erbauung einer Pferdebahn auf der östlichen Seite des Banquets der Chaussee von Höchst nach Soden und eines Curhauses mit Bade-Anstalten liess nicht unschwer erkennen, dass denselben die Hoffnung leitete, die Erlaubniss zu Errichtung eines Hazardspieles in Soden zu erhalten. Die Ermittelungen, welche die Herzogliche Regierung damals über die Frequenz der Orte Höchst, Soden und Königstein anstellen liess, führten zu dem Resultate, dass der Personenverkehr zwischen diesen Orten in den Monaten Mai bis September sich zu einer grösseren Zahl als circa 31,000 nicht erhebe.

Wenngleich diese Zahl nicht unbedeutend war, so ging doch die Herzogliche Regierung auf die damals in der Ständeversammlung angeregte Frage, ob es nicht vortheilhaft für den Staat sei, den Plan selbst in die Hand zu nehmen, nicht näher ein, sondern ertheilte dem Marcus Berle die nachgesuchte Concession. Derselbe übertrug sie an die Gebrüder Bethmann zu Frankfurt a/M., die sie auch durch eine von ihnen gegründete Actiengesellschaft ausführten.

Das ursprüngliche Actien-Capital erhöhte sich durch den bedeutenden Kosten-Aufwand nach und nach auf 550,000 fl. Die Bahn, welche im Mai 1847 dem Betrieb übergeben wurde, hatte gleich Anfangs nur eine geringe Frequenz und rentirte wenig. Schon im October desselben Jahres suchte die Gesellschaft darum nach, den Betrieb vom 1. November 1847 bis 31. März 1848 einstellen zu dürfen. Die weiteren Rechenschaftsberichte, welche die Gesellschaft der Herzoglichen Regierung alljährlich über Einnahmen und Ausgaben lieferte, wiesen von Jahr zu Jahr ungünstigere Resultate auf. Daher drohte auch schon im Jahr 1856 der Gesellschaft die Gefahr, den Betrieb der Bahn aus finanziellen Gründen einstellen zu müssen. — Diese Gefahr war nur in dem Fall beseitigt, dass die Regierung ihr die Vortheile gewährte, welche andere Curorte geniessen, nämlich die Betreibung des Hazardspiels, und zwar in Bad Soden.

Zur Beförderung des, Soden um des Bades willen besuchenden, kleinen Publicums war eine kostspielige Eisenbahn-Communication für die kurze Dauer der schönen Jahreszeit, wie auf der Hand lag, nicht erforderlich.

Die Gesellschaft richtete deshalb ihr Augenmerk darauf, dem Curort Soden jene Unterhaltungsmittel zuzuwenden, welche in den übrigen Nassauischen Bädern geboten wurden. Die Gesellschaft legte der Regierung diese Verhältnisse dar und hob hervor, dass ihr bei Beginn des Unternehmens in dieser Beziehung Zusicherungen gemacht worden seien, der Vorstand es jedoch bis jetzt nicht dahin habe bringen können, dass dem Curort jene Unterhaltungsmittel gestattet würden. Unter diesen Umständen sei eigentlich die Eisenbahn-Verbindung überflüssig, die Gesellschaft werde eventuell auch den Betrieb einstellen, da so keine Rentabiltät zu erwarten stehe.

Hierauf verwies die Herzogliche Landes-Regierung die Gesellschaft auf die Concessions-Urkunde, welche im § 8 unter Anderem vorschreibt:

... „oder sollte die Gesellschaft während der Dauer der Concession aus finanziellen Gründen den Vertrieb nicht fortsetzen können, oder sich freiwillig auflösen, so behalten Wir Uns und Unseren Regierungs-Nachfolgern die Befugniss vor, entweder:

a) das Eigenthum der Bahn mit Grund und Boden und allen Zubehörungen und namentlich mit den dazu gehörigen Stations-Anlagen, Wagen, Maschinen, Vorräthen an Betriebsmaterial gegen gleichzeitig zu leistenden Ersatz des Werthes dieser Gegenstände für den Staat einzuziehen etc., oder

* Wir benutzten hierbei einen Aufsatz der Mittelrheinischen Zeitung, sowie die gütigen Mittheilungen des Herrn Dr. C. Braun zu Wiesbaden.

b) zu verfügen, dass die Bahn als solche mit allen oben benannten Zubehörungen zum ferneren Betriebe veräussert werden darf, und die Bedingungen festzustellen, unter welchen die Erlaubniss ertheilt wird. Wird es nicht für angemessen erachtet, von diesen Vorbehalten Gebrauch zu machen, so können die im Eigenthume der Gesellschaft befindlichen Gegenstände einzeln, aber nicht als Eisenbahn, für Rechnung der Gesellschaft oder ihrer Creditoren veräussert werden."

Im Jahr 1857 wurde aus den Erträgnissen der Bahn vom Jahr 1856 zum ersten Male eine Dividende von 3 fl. pro Actie oder $1^1/_2$ % an die Actionäre vertheilt, im Jahr 1858 eine solche von 3 fl. 30 kr. pro Actie oder $1^3/_4$ % und im Jahr 1859 wieder $1^3/_4$ %.

Gegen Ende des Jahres 1859 suchte die Gesellschaft darum nach, zu gestatten: 1) dass sie eine Subvention erhalte, oder 2) die Concession zum Hazardspiel in Soden, oder 3) dass sie den Vertrieb der Bahn einstellen dürfe. Dieses Gesuch wurde jedoch abgeschlagen.

Unter dem 16. März 1860 beauftragte die Regierung den Herzoglichen Beamten zu Höchst, dem Vorstand der Sodener Actien-Gesellschaft durch Decret zu eröffnen, dass, wenn der Betrieb der Bahn zur herkömmlichen Zeit nicht geöffnet und regelmässig fortgesetzt werde, die Regierung von dem Vorbehalte in § 8 pos. b der Concession Gebrauch machen und demgemäss, unter Festsetzung der entsprechenden Bedingungen, die sofortige Veräusserung der Bahn als solcher mit allen Zubehörungen zum ferneren Betrieb verfügen werde.

Hiergegen wendete die Gesellschaft ein, dass, da die Bahn erklärtermassen nicht für den Staat eingezogen werden solle, die Befugniss der Regierung nur noch darin bestehe, der Gesellschaft die Erlaubniss zur Veräusserung der Bahn sammt Zubehörungen zum ferneren Betrieb zu ertheilen. Hieran werde sie festhalten, auch wenn nach dem Beschluss der General-Versammlung die Betriebssistirung aus finanziellen Gründen eintrete, die geeigneten Anträge stellen; gegen jedes andere ungerechtfertigte Vorgehen aber den Schutz der Gerichte anrufen. Auf diese Verwahrung der Gesellschaft wurde ihr unter dem 3. April 1860 eröffnet, dass auf ihre unbegründete Remonstration keine Rücksicht genommen werden könne, es vielmehr bei der Verfügung vom 16. März 1860 sein Bewend behalten müsse.

Im März 1860 reichte der Gemeinderath und viele Bürger von Soden eine Petition ein, dahin gehend, es möge der Staat für den Fall der in Aussicht stehenden Betriebssistirung die Bahn käuflich erwerben und auf eigene Rechnung betreiben, oder vermitteln, dass die Taunusbahn diese Bahnstrecke übernehme. Die Bittsteller sind der Ansicht, dass das letztere Auskunftsmittel das beste sein dürfte, denn wenn dies auch nicht ohne Opfer von Seiten des Staates zu bewerkstelligen sei, so würde dieses Opfer doch nicht so bedeutend sein, als wenn der Staat die für sich allein nicht rentirende Bahn an sich bringe und auf seine Kosten betreibe.

Unter dem 8. April 1860 wurden der Regierung die Beschlüsse der General-Versammlung vorgelegt, welche im Wesentlichen dahin gingen, den Betrieb der Bahn aus finanziellen Gründen einzustellen, sich aber wegen möglicher Fortsetzung des Betriebs unter Erneuerung des früheren Gesuches unverweilt direct an die Herzogliche Regierung zu wenden.

Am 17. April 1860 folgte dann ein Gesuch um Subvention aus Staats- oder Gemeindemitteln, welche nach dem Vorschlag der Gesellschaft in einer 4procentigen Zinsengarantie des aufgewendeten Actien-Capitals zum geringsten Anschlag von 400,000 fl. bestehen sollte.

Nach hierauf stattgehabten weiteren Verhandlungen wurde der Gesellschaft durch Decret vom 12. Juli 1860 eröffnet, dass auf das Gesuch um Gewährung einer 4procentigon Zinsengarantie nicht eingegangen werden könne, die Regierung vielmehr, im Falle der Betrieb der Bahn nicht binnen einer Frist von 3 Wochen wieder fortgesetzt werde, von den ihr zustehenden Vorbehalten thatsächlichen Gebrauch machen werde, dass aber, bevor sie dazu schreite, der Gesellschaft eine Frist von 6 Wochen zur Vollziehung des Beschlusses, die Bahn selbst zu veräussern, beziehungsweise die Genehmigung der Regierung einzuholen, bewilligt werden solle. Dem Gemeinderathe zu Soden wurde dieses Decret ebenfalls eröffnet. Auf wiederholte Gesuche des Gemeinderathes zu Soden fanden dann Seitens der Herzoglichen Regierung noch Berathungen darüber statt, wie der Betrieb der Bahn ohne finanzielle Opfer von Seiten des Staates herbeigeführt werde könne. Das zu Tage tretende Resultat dieser Berathungen war aber nur eine Verfügung vom 25. Februar 1861, worin dem Gemeinderathe zu Soden eröffnet wurde, dass vorläufig sowohl von einer Geltendmachung der der Regierung nach § 8 der Concession zustehenden Befugnisse als auch von weiteren Verhandlungen mit der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft wegen Uebernahme der Bahn abgesehen werden solle.

Aus der actenmässigen Darstellung der Sache geht seviel klar hervor, dass der Betrieb der Sodener Eisenbahn für sich allein nicht rentirt. Freilich ist seit Erbauung der Bahn im Vertrauen auf deren Fortbestand in Soden viel zur Verschönerung und Vergrösserung gethan worden. Mit der Eisenbahn konnten die Passanten und Touristen von Frankfurt, Mainz, Wiesbaden und Umgegend bequem nach Soden gelangen und von da aus die beliebten Ausflüge nach Cronthal, Königstein, Eppstein und den weiteren schönen Puncten des Taunus machen, Abends wieder nach Soden und von da bequem in ihre Heimath zurückkehren. Da diese Annehmlichkeiten aber weggefallen, und an die Stelle der Eisenbahn der Postwagen oder anderes Fuhrwerk getreten ist, wodurch der an und für sich langweilige Weg von Höchst nach Soden noch unbequemer und ausserdem auch der Transport kostspieliger geworden ist, so ist es sehr natürlich, dass der Besuch von Soden und der Umgegend von Vielen, welche diese Orte früher gern besuchten, nunmehr meist unterbleibt, zum offenbaren Nachtheil für Soden und die Umgegend. Es ist daher auch das Bestreben der Regierung gewesen, dahin zu wirken, dass die Bahn wieder in Betrieb gesetzt werde. Dass sie aber das Verlangen der Gesellschaft, ihr die Erlaubniss zur Errichtung eines Hazardspieles zu ertheilen, beharrlich zurückgewiesen hat, kann nur die allgemeine Billigung finden.

Die Hauptmomente, welche die Einstellung des Betriebs und die Stellung der Nassauischen Regierung zu der Sodener Bahn erklärten, möchten somit folgende sein:

Da die Bahn das an der Taunusbahn gelegene unbedeutende Landstädtchen Höchst mit dem zwar gutbesuchten, aber immerhin nur kleinen Bade Soden verbindet, so würde höchstens eine Pferdebahn rentirt haben, nicht so die Locomotivbahn. Diese wäre, wie schon angedeutet, auch kaum unternommen worden, wenn nicht der damalige Finanzminister die Concession für eine Spielbank in Soden in Aussicht gestellt hätte. Sie wurde jedoch nicht ertheilt, einerseits wohl, weil man für Wiesbaden keine Concurrenz schaffen, andererseits weil man der öffentlichen Meinung nicht entgegen handeln wollte. Die Bahn machte also schlechte Geschäfte. Sie drohte deshalb mit Betriebs-Einstellung, die Regierung dagegen mit Expropiation. Diese Streitigkeiten schleppten sich über vier Jahre hinweg. Die Gesellschaft stellte jetzt den Betrieb wirklich ein, während die Regierung die Expropriation nicht verwirklichen konnte, weil sie die Bahn für den Staat nicht kaufen wollte, und den Verkauf zu Gunsten eines Dritten zu verfügen, nach dem deutlichen Wortlaut der Concession nicht berechtigt war.

Wie steht es nun aber mit den Aussichten auf Wiedereröffnung der Sodener Bahn? Da eine Wiederaufnahme des Betriebs der Bahn Seitens der Sodener Actien-Gesellschaft nur dann Billigung finden würde, wenn die Nassauische Regierung sich entschlösse, ihr eine baare Subvension von 8—10,000 fl. jährlich zu gewähren, wobei es noch fraglich wäre, ob der Nassauische Landtag hierzu seine Zustimmung geben würde, lässt sich an eine Wiedereröffnung der Sodener Bahn nur in Folge einer Combination derselben mit anderen Bahnen denken.

Am nächsten liegt eine Verbindung der Sodener Bahn mit der Taunusbahn, welche wohl allein einen rentablen Gebrauch von dieser Bahnstrecke machen kann, indem die Sodener Bahn in dieselbe einmündet und so ein gemeinsamer Betrieb ermöglicht wird, wie denn das Betriebsmaterial von jeher grösstentheils von der Taunusbahn für dieselbe gestellt wurde. Auch möchte insofern die Taunusbahn ein Interesse an der Wiedereröffnung der Sodener Bahn haben, als durch die Frequenz der letzteren die Frequenz der Taunusbahn gehoben wird. Die schon früher versuchten Verhandlungen über eine Vereinigung beider sind denn auch, wie aus dem Geschäftsberichte der Taunusbahn pro 1861 ersichtlich ist, in diesem Jahre wieder angeknüpft worden.** Dem Vernehmen nach ruhen aber augenblicklich diese Verhandlungen, da die Sodener Gesellschaft auf das letzte, angeblich über die Taxation der Bahn noch weit hinausgehende Gebot der Taunusbahn nicht geantwortet hat.

Nach unserer Ansicht wird jedoch dieser Gegenstand auf eine alle Interessen befriedigende Weise nur dadurch geordnet werden können, dass die Taunusbahn-Gesellschaft die fragliche Bahnstrecke übernimmt, was früher oder später doch noch geschehen möchte, da eine solche Vereinigung dem Interesse beider Gesellschaften nur entsprechen kann.***

** Schon früher wurde versucht, der Höchst-Sodener Bahn durch Combination mit anderen Bahnen aufzuhelfen, — nämlich zuerst mit der Frankfurt-Homburger Bahn und sodann mit der Taunusbahn, welche eine ihr von der Regierung verweigerte Verbindung mit der Hessischen Ludwigsbahn durch das s. g. Flörsheimer Project anstrebte und dagegen die Höchst-Sodener Bahn um einen angemessenen Preis kaufen, sowie sich zu deren Betrieb verpflichten wollte.

*** Im letzten Geschäftsbericht des Taunusbahn findet sich folgende Stelle: Da auch in 1861 die Localbahn zwischen Soden und Höchst nicht im Betrieb war, so möchte eine abermalige Vergleichung der Frequenz der Taunusbahnstrecke von Frankfurt nach Höchst und mit dem Jahr 1859, als dem letzten Jahre, in welchem die Höchst-Sodener Localbahn befahren wurde, hier am Platze sein. Die Frequenz dieser Bahn war nun gewesen:

	in 1859.	in 1861.
durch Reisende I. Classe	746	466
„ „ II. „	9,432	9,952
„ „ III. „	70,732	66,848
zusammen Personen	80,910	77,266

sodass sich eine Verminderung der Frequenz von 3644 Personen ergiebt, welche, wenn man die Einwirkung der in dem Vorjahre zum vollen Betrieb gekommenen Frankfurt-Homburger Bahn in Rechnung zieht, namentlich um deswillen auch als unbedeutend erscheinen muss, weil die II. Classe selbst einen Ueberschuss zeigt und hierin ein Beweis zu liegen scheint, dass der eigentliche Curgast, durch welchen diese Wagenclasse hauptsächlich benutzt wird, durch den Nichtbetrieb der Höchst-Sodener Bahn nicht von dem Besuch dieses reizenden Curortes abgehalten wurde.

Historisches aus den ersten Jahren der Eisenbahnen und Telegraphen.

Telegraphie und Eisenbahnen haben eine so reissend schnelle Entwicklung durchgemacht, dass wir heut schon nach verhältnissmässig sehr kurzer Zeit mit einer gewissen naiven Verwunderung auf die ersten noch unvollkommenen Phasen dieser Institutionen zurückblicken. Wir geben in Folgendem einen historischen Beitrag zur Geschichte der ersten Jahre, in denen noch Taubenposten die mangelhafte telegraphische Verbindung mancher Gegenden ergänzen mussten.

Die electro-magnetischen Telegraphenlinien sind ja eigentlich erst eine Schöpfung der letzten 10—15 Jahre, soweit dieselben auf dem Continente von Europa zur Beförderung von Depeschen benutzt werden. Eine kleine derartige Einrichtung bestand zwar schon vor dieser Zeit auf der Rheinischen Eisenbahn, um An- und Abfahrt der Züge auf den Endpuncten der etwa ½ Meile langen sogenannten geneigten Ebene zwischen Aachen und Ronheide (eine Eisenbahnstrecke, welche bekanntlich so steil ist, dass sie auf je 38 Fuss Länge um einen Fuss steigt) zu signalisiren; diese electrische Telegrapheneinrichtung gab indessen nur Zeichen mit der Glocke, ohne dass sie zu wörtlichen Uebermittelungen hätte benutzt werden können.

Die Preuss. Regierung hatte zwar auf besonders wichtigen Linien optische Telegraphen* errichtet, (wie z. B. zwischen Berlin und Coblenz) bei welchen bestimmte Zeichen an Stangen von hohen Puncten aus, welche einander auf Entfernungen von einigen Stunden gegenseitig sichtbar blieben, bekanntlich übermittelt wurden. Solcher optischen Telegraphenlinien gab es jedoch nur wenige, und diese blieben ausserdem der Benutzung des Publicums unzugänglich.

Wer also vor jener Zeit Mittheilungen von grosser Eile und Wichtigkeit zu versenden hatte, der musste sich der Eisenbahn-Posten, und wo solche nicht bestanden, der Estafetten oder Couriere bedienen, welche Beförderungsart nicht nur oft eine verhältnissmässig langsame, sondern auch eine recht theure war. Aber auch die Schnelligkeit der Eisenbahnzüge auf grossen Hauptlinien hat sich gegen diejenige vor zehn Jahren um mehr als verdoppelt, was theils den besseren Anschlüssen und Betriebs-Einrichtungen, grossentheils jedoch der vorgeschrittenen Leistungsfähigkeit der Locomotiven beizumessen ist. Fand doch die erste Beförderung auf der Eisenbahn zwischen Mecheln und Antwerpen vermittelst Schienen statt, welche auf der Oberfläche wellenförmige Gestalt hatten, weil man damals annahm, eine oben glatte Schiene biete den Rädern zu wenig Reibung dar und sei für die Beförderung nicht hinreichend zuverlässig. Derartige Eisenbahnschienen lagen noch vor wenigen Jahren als Curiosum an der Einfahrt des Bahnhofes zu Mecheln und erweckten jetzt allerdings bei jedem Beschauer ein mittleidiges Lächeln.

Deshalb ging der damalige Eigenthümer der Cölnischen Zeitung bereitwillig auf Vorschläge ein, welche ihm gemacht wurden, um sein Blatt in den Stand zu setzen, die neuesten Pariser Nachrichten schon mit der Abend-Ausgabe versenden zu können, während sie bis dahin erst in der nächsten Morgen-Ausgabe enthalten waren.

Die Cölnische Zeitung scheute deshalb die bedeutenden Opfer nicht, um sich vermittelst einer Tauben-Briefpost um einige Stunden früher in den Besitz der Pariser Nachrichten zu setzen, als ihr dieselben durch die ausschliessliche Benutzung der Eisenbahnpost hätten zugehen können. Zu diesem Zwecke wurde in Aachen und Brüssel ein eigner Agent bestellt. Der Gang der Sache war nun der, dass jeden Abend zwei Tauben per Eisenbahn von Aachen in einem verschlossenen Kasten in Brüssel eintrafen und die Nacht in des Agenten Wohnung stehen blieben. Der Pariser Correspondent übergab seine Nachrichten in doppelter Ausfertigung auf ganz feines Papier geschrieben einem Schaffner, welcher den Abends um 8 Uhr von Paris abgehenden und um 5 Uhr Morg. in Brüssel eintreffenden Zug begleitete; derselbe Schaffner schob den Brief bei seiner Ankunft in Brüssel unter der Hausthüre des Agenten durch, woselbst dies er ihn früh beim Aufstehen in Empfang nahm. Die beiden Depeschen wurden kurz zusammengefaltet und jeder der Tauben ein Exemplar davon an eine der Federn unter dem Flügel festgenäht, doch musste man sich zuvor überzeugen, dass die betreffende Feder nicht auszufallen drohte. Gegen 6 Uhr Morgens wurden dann diese geflügelten Boten zum Fenster hinaus gelassen, wo man sie einige Mal über dem Hause kreisen sah, um sich zu orientiren; dann liessen sie sich entweder erst einen Augenblick auf einem benachbarten Dache nieder, oder flogen ohne Aufenthalt der Heimath zu. Jede flog ihre eigenen Wege. Es wurden zwei Thiere genommen, damit in jedem Falle eine Nachricht ihre Bestimmung erreichte, falls eine Taube durch einen Raubvogel oder auf andere Weise verunglücken sollte. War Nebel in der Luft, so durften die Tauben nicht abgelassen werden, da sie sich dann nicht orientiren konnten; flogen sie nach 7 Uhr von Brüssel ab, so war es ihnen nicht mehr möglich, im Anschlusse an den Zug von Aachen ab dort einzutreffen. Bei heiterem windstillem Wetter legten die Tauben den Weg von Brüssel nach Aachen in stark zwei Stunden zurück. Die Eisenbahnzüge bedurften deren damals beinahe sieben, denn die Entfernung beträgt 32 Französische Lieues (etwa 20 Deutsche Meilen). Bei ihrer Ankunft wurden die Tauben in ihren Schlägen bereits erwartet, der Depeschen entledigt und letztere, nöthigenfalls unter Zuhülfenahme einer Droschke, rasch zur Bahnhofs-Post abgeliefert, um mit dem um 9 Uhr Morgens von Aachen abgehenden Zuge nach Cöln befördert zu werden, woselbst die Redaction gegen 12 Uhr Mittags in deren Besitz gelangte, während der um 7 Uhr Morgens von Brüssel abgehende Zug erst um 4 Uhr Nachmittags in Cöln eintraf.

Eine Taubenart zeichnete sich zu diesem sozusagen telegraphischen Dienst vor allen Uebrigen besonders aus. Die Thiere wurden durch eine Art von Cursus auf ihren Beruf vorbereitet, indem man sie zuvor von einer jedesmal entfernteren Station auffliegen liess. Was die Taxe dieses Telegraphensurrogats anlangt, so erhielt der Eigenthümer in Aachen für das Herleihen, Besorgen etc. von zwei Tauben täglich zwanzig Franken (5 Thlr. 10 Sgr.) incl. Risico. Es ist jedoch zu bemerken, dass diese Thiere mit Sicherheit nur im Sommer verwandt werden konnten; sobald die Blätter gelb werden und von den Bäumen abfallen, und durch den Eintritt von Nebel erhalten die Landschaften einen so veränderten Character, dass das sonst so scharfe Auge des Vogels den oft zurückgelegten Weg nicht mehr zu erkennen vermag. Die Tauben trafen daher um diese Jahreszeit oft sehr verspätet, einzelne gar nicht, und mehrmals gar keine wieder ein, sodass mit Schluss des Monats October der Depeschen-Dienst eingestellt werden musste.

(Nach einer Mittheilung der „Gartenlaube“.

* Zu Ende des vorigen Jahrhunderts (1792) vom Französischen Ingenieur Claude Chappe erfunden. Diese ständige Telegrapheneinrichtung in Frankreich war ebenso wie in England, wo sie 1796 eingeführt wurde, allein dem Dienste des Staates gewidmet, ohne dass dem grösseren Publikum dessen Benutzung gestattet worden wäre. Vgl. Poppe, Geschichte der optischen Telegraphie. Frankfurt, 1848. —

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Pferdebahn von Stuttgart nach Berg. Die Angelegenheit der Errichtung der Pferdebahn von Stuttgart nach Berg harrt noch immer der genehmigenden Entscheidung der städtischen Behörden, in deren Collegien (Gemeinderath und Bürgerausschuss) diese Frage am 25. Septbr. d. J. ausführlich zur Erörterung kam. Durch diese öffentliche Berathung erfährt man folgendes Nähere über das Unternehmen: Die Bahn wird von ihrer Haltstation am Waisenhaus aus, von wo sie die fast gerade Richtung gegen Berg nehmen wird, auch zur Beförderung des inneren Verkehrs in der Stadt eine Linie durch die Hauptstätterstrasse nach dem Wilhelms- und Tübingerthorplatz, von dort aus durch die Tübingerstrasse auf den Platz vor der Legionscaserne und von hier ab durch die Königsstrasse und über die Planie wieder auf den Waisenhausplatz führen. Die Vorverhandlungen zwischen einer städtischen Commission und den Unternehmern, deren Ergebniss den städtischen Collegien in jener öffentlichen Sitzung zur Kenntniss gebracht wurde, führten zu nachstehenden vorläufigen Festsetzungen: Voranschlag der Anlagekosten 500,000 fl., der jährlichen Betriebskosten ungefähr 30,000 fl. Die Unternehmer erbieten sich, von dem Reinertrag der Bahn, nach Abzug von 6% aus dem Anlagecapital (4½% Zinsen und 1½% Amortisation), der Stadt den dritten Theil, also 33⅓% ihres Gewinnes zu überlassen. Die Stadt hat dagegen nichts zu leisten, als die ohnediess früher oder später nöthig werdende Erwerbung des Strassenareals von dem unten in der Neckarstrasse im Stadtbauplan vorgesehenen Rondell an abwärts. Dabei machen sich jedoch die Unternehmer wiederum verbindlich, die Kosten dieser Erwerbung insoweit auf sich zu nehmen, als sie vom Rondell an bis zur Thierarzneischule über 4000 fl., von da an abwärts über 2000 fl. per Morgen betragen sollten, und erbieten sich weiter noch, den vom Rondell an gegen Berg zu ziehenden Strassenkörper in einer Breite von 50 Fuss auf ihre Kosten aufzufüllen. Ebenso wollen sie die Strassen der Stadt innerhalb des von ihnen benützten Gleises auf ihre Kosten erhalten. Die Gleise sollen in der Stadt selbst einfach vom Waisenhausplatz an nach Berg, wo die Bahn auf dem jetzigen Droschkenaufstellungsplatze ausmündet, doppelt und stets in der Mitte der Strasse geführt werden. Die Unternehmer werden Wagen erster, zweiter und dritter Classe herstellen, die Fahrtaxen nicht höher als die Eisenbahn und für den Verkehr in der Stadt keinenfalls höher als 3 kr. die Person berechnen, 25 Pfd. Freigepäck bewilligen, und jedem Wagen einen Conducteur in Dienstkleidung beigeben. Die Concession soll dagegen auf die Dauer von 30 Jahren bewilligt werden, jedoch ohne Ausschluss von Genehmigung weiterer ähnlicher Verkehrsgelegenheiten an andere Personen oder Gesellschaften. Nach Verlauf der 30 Jahre soll es dem Staat oder der Stadt freistehen, die Bahn gegen Entschädigung für das Grundeigenthum, die Schienen

und das gesammte Betriebsmaterial käuflich zu erwerben, oder einen weiteren Vertrag mit den Unternehmern abzuschliessen.

Der einstimmige Beschluss der Gemeindecollegien ging sofort dahin, die Commission zu beauftragen, auf der Grundlage der vorerwähnten Punctationen mit den Unternehmern einen definitiven Vertrag unter Wahrung aller öffentlichen Interessen abzuschliessen, und denselben zur endgültigen Genehmigung vorzulegen. Selbst aber, wenn letztere schon in nächster Zeit erfolgen sollte, was kaum zu hoffen ist, wird die Ausführung des Werks und die Betriebseröffnung dieser Pferdebahn tief in das künftige Frühjahr hinein erst zu erwarten sein. —

Main-Lahn-Sieg-Bahn. Wiesbaden, 9. Octbr. Das Comité für Erbauung der Main-Lahn-Sieg-Bahn (zur directen Verbindung von Frankfurt mit Cöln und Aufschliessung des Innern des Herzogthums Nassau in seiner ganzen Ausdehnung vermittelst der Linie Hattersheim-Idstein-Limburg-Hachenburg-Altenkirchen-Au) hat von der Kgl. Preussischen und der Herzoglich Naussauischen Regierung mit dem grössten Entgegenkommen sämmtliche Vorarbeiten und Pläne für die Strecke Altenkirchen-Limburg-Idstein zur Verfügung gestellt und sonstige Zusagen fördernder Bereitwilligkeit erhalten. Zugleich hat das Comité, welches in Folge der freiwilligen Beiträge von Gemeinden, Industriellen und sonstigen Interessenten im Besitze der erforderlichen Geldmittel ist, angeordnet, dass auf denjenigen Strecken, worüber bis jetzt genaue Vermessungen nicht vorliegen, nämlich auf der Linie Au-Altenkirchen und auf der Idstein-Hattersheim, die nöthigen Aufnahmen zur Feststellung der Richtung der Bahn und des Kostenüberschlages sofort vorgenommen und noch in diesem Herbste beendigt werden. (Rh. K.)

♈ **Werra-Bahn. Project einer Zweigbahn nach Schmalkalden.** Schmalkalden, Anfangs October. Es ist schon lange die Anlage einer Zweigbahn von hier zum Anschluss an die Werrabahn beabsichtigt worden, um die gewerbthätige Gegend in unmittelbare Verbindung mit dem grossen Verkehr zu bringen. Diese Bahn würde etwa 1½ Stunden lang werden und billig zu bauen sein, da gar keine Terrainschwierigkeiten vorhanden sind. Man veranschlagt die Baukosten auf 120,000 bis 140,000 Thlr. Um das erforderliche Baucapital bestimmt zu ermitteln, wird jetzt die projectirte Linie nivellirt.

Project Münster-Bielefeld-Carlshafen. Bielefeld, 7. October. Gestern hat sich hier ein Comité constituirt, um den Bau einer Eisenbahn von Münster über hier, Detmold, Höxter bis Carlshafen zu betreiben, im Anschluss an die von der Holländischen Grenze bei Enschede bis Münster projectirte Bahn, für welche von der Königl. Regierung die Concession zugesichert ist. (Nat. Ztg.)

Eisenbahnproject Hamburg-Paris. Bremen, 8. October. Dem Vernehmen nach haben die Vertreter der beiden Belgisch-Französischen Gesellschaften, welche um den Bau einer Eisenbahnlinie von Paris über Venloo, Westfalen, Osnabrück und Bremen nach Hamburg concurriren, auch bereits bei der hiesigen Behörde Schritte zur Verwirklichung ihres Unternehmens gethan, namentlich um die Erlaubniss zur Vornahme der nöthigen Vermessungen nachgesucht. (Wes.-Ztg.).

Eisenbahn-Betrieb.

†† **Berlin-Hamburger Eisenbahn.** (Fahrplan-Aenderungen.) Vom 15. Octbr. d. J. treten folgende Aenderungen des Fahrplans ein: 1) der Güterzug No. 3 (mit Personen-Beförderung auf der Bahnstrecke von Berlin bis Wittenberge) wird schon um 10 Uhr 15 Min., anstatt wie bisher um 10 Uhr 30 Min. von Berlin abgehen; 2) der Personen- und Güterzug No. 4, welcher bisher um 3 Uhr 17 Min. Nachm. von Wittenberge abging, verlässt diese Station erst um 3 Uhr 32 Min. Nachm.; der Güterzug No. 11 (mit Personen-Beförderung auf der Bahnstrecke von Wittenberge bis Berlin), welcher bisher um 3 Uhr 5 Min. Nachm. von Wittenberge abging, wird künftig erst um 3 Uhr 25 Min. von letzterer Station abgelassen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. (Fracht-Ermässigung). Getreide, Hülsenfrüchte etc. in Säcken und Oelsamen werden in Quantitäten von mindestens 100 Ctr., zum Frachtsatz von 3 Sgr. 4 Pf. per Centner, von Berlin nach Magdeburg und zu demselben Frachtsatz nach Güsen und Burg befördert.

♁ **Der Oesterr. Handelsstand und das Eisenbahntransport-Agio.** Beim Handelsstande finden jetzt lebhafte Agitationen statt, um mit Hülfe des Ministeriums die Bahnverwaltungen zu einer weiteren Herabsetzung des Transportagios zu vermögen. Allgemein gilt die Ansicht bei dem Handelsstande, dass das Agio auf die Bahntransporte lähmend einwirke und den Handelsverkehr hemme. Vom theoretischen Standpuncte lässt sich diese Ansicht leicht begründen; denn die Erfahrung lehrt, dass je niedriger die Eisenbahntarife sind, desto mehr die Transporte sich steigern und umgekehrt, dass nämlich letztere in dem Verhältnisse abnehmen, als jene sich erhöhen. Wer weiss, ob nicht die Bahnen, welche im Verhältniss zum Vorjahre im Diesjahre geringere Erträgnisse erzielen, heuer ihr Einkommen steigern würden, wenn sie das Agio beseitigen würden. In England, Frankreich und Belgien wurden practische Studien über das Verhältniss der Tarife zu den Transporten gemacht, die obige theoretische Regel ergaben. Die betreffenden Bahnen wollen jedoch zu einer Tarifermässigung sich nicht herbeilassen und werden blos dem unermüdlichen Drängen des Handelsstandes nachgeben. Die Regierung dürfte in dieser Hinsicht auf Seite des Handelsstandes stehen, besonders seitdem das Silberagio seit Wochen unverkennbar eine entschiedene Tendenz zum Sinken zeigt.

♀ **Oesterr. Eisenbahnen.** (Ersatzleistung der Unkosten für hergestellte Reparaturen der durch schlechte Verpackung entstandenen Beschädigungen an Inventarial- und Verbrauchs-Gegenständen.) Es sind wiederholt Fälle vorgekommen, dass durch nachlässige, schlechte Verpackung von Inventarial- und Verbrauchsgegenständen während der Beförderung namhafte Beschädigungen entstanden sind. Zur Vermeidung ähnlicher Umstände wurde bei einer grossen Oesterreich. Bahngesellschaft allen Organen, die mit der Sachenversendung und deren Beaufsichtigung betraut sind, bekannt gemacht, dass künftighin diejenigen, welche sich derartige Nachlässigkeiten zu Schulden kommen lassen, die bei dem Transport dadurch entstandenen Schäden unnachsichtlich zu ersetzen haben werden.

♁ **Oesterr. Staatsbahn.** (Verspätete Personenzüge.) Während der jüngsten Zeit erlitt der Verkehr der Personenzüge einige Unregelmässigkeiten, so dass Verspätungen bis zu 30 Minuten fast täglich vorkamen. Diese Verspätungen werden durch viele kleine Fehler, welche sich summiren, herbeigeführt, haben aber ihren hauptsächlichen Grund in der Ueberschreitung der vorgeschriebenen Aufenthalte, welche stets durch Andrang vieler Passagiere und vielen Gepäckes motivirt werden wollen. Sämmtliche mit der Organisation der Züge betraute Organe wurden nun strenge verhalten, keinen Personenzug über die vorgeschriebene Aufenthaltszeit in der Station zurückzubehalten, indem man sich überzeugt hat, dass die festgesetzten Aufenthalte hinreichen, wenn der Dienst allerseits mit Aufmerksamkeit und Emsigkeit versehen wird und das gesammte Personal kräftig mitwirkt.

♁ **Oesterreichische Staatsbahn.** (Entlassung von Weichenwächtern.) Bei der Staatsbahn-Gesellschaft sind in letzterer Zeit mehrere definitiv angestellte Weichenwächter wegen Dienstnachlässigkeiten, renitenten Benehmens, unbefugter Entfernung vom Posten und Unredlichkeit aus dem Dienste entlassen worden.

Ausland.

Chicago-Northwestern Eisenbahn. Die Bahn geht von Chicago über Jamesville, Jefferson, Waterown, Fond du Lac, Oshkosh nach Appleton (also parallel dem linken Ufer des Michigan-Sees) und von da dem Fox-River entlang nach Green-Bay und Fort Howard, welche Strecke im Bau begriffen ist.

Nachdem der Congress die Gesellschaft ermächtigt hatte, die Bahnstrecke nördlich nach Green-Bay auszudehnen und zu gleicher Zeit derselben eine Strecke Landes aus dem für militärische Zwecke reservirten Areal zum innerhalb 3 Jahren zu vollendenden Bau der Linie Appleton-Green-Bay zugeschrieben hatte, unterstützte die Bevölkerung der Grafschaft Brown (Wisconsin), deren Hauptstadt Green-Bay ist, die Gesellschaft durch die Ausgabe von $ 50,000 Grafschaftsbonds à 7 % gegen den gleichen Betrag in Actien der Gesellschaft, ebenso die Städte Fort Howard und Green-Bay jede mit $ 15,000 à 8 %. Auf Grund dieser Unterstützung, welche die Ausführung der Verlängerungs-Linie gewissermassen garantirt, beschloss die Gesellschaft auch ihrerseits weitere $ 300,000 Obligationen mit 7% Zins im Lauf des Jahres à 70% pr. $ 100 auszugeben und ist der Erfolg befriedigend ausgefallen.

Die Einnahmen der beiden letzten mit dem 31. März schliessenden Fiscaljahre betrugen

	1860/61	1861/62
für den Personenverkehr	$ 241,226	$ 309,309
„ Güterverkehr	$ 451,495	$ 505,188
Diverse	$ 27,984	$ 35,222
	$ 720,705	$ 849,719

Die Betriebs-Ausgaben in 1861/62 betrugen $ 434,891, bleibt Ueberschuss $ 414,828, (davon ab an Zinsen zusammen $ 247,848), welche wie folgt verwendet wurden: Verminderung der schwebenden Schuld $ 62,285, für Bauten $ 90,270, auf Rechnung der Green Bay Strecke $ 1,042, desgl. der Appleton Strecke $ 18,836, für Maschinenwerkstätte $ 16,253, für Zuwachs des Materials $ 26,507, desgl. der Casse $ 32,250, Zahlung alter Forderung der Chic.-St. Pauls und Fond du Lac Eisenbahn $ 405.

Neben dem Verkehr des reichen inneren Landes mit dem guten Hafen von Green-Bay, erwartet man, dass sich ein bedeutender Frachten- und Personenverkehr mit Lake Superior bewerkstelligen lasse und zu diesem Zweck wird eine Dampferlinie auf der Green-Bay zur Verbindung mit der 140 Meilen entfernten Little-Bay du Noquet gebildet. Von hier werden Omnibus die Obere Michigan Halbinsel nach der 55 Meilen entfernten, am Lake Superior gelegenen Hauptstadt Marquette, dem Depot der grossen Lake Superior Eisenregion durchschneiden, denen sich wieder Dampferlinien nach Hancock, Houghton, Ontonagan, Bayfield, Superior City und allen andern Puncten des Obern Sees anschliessen. Die „Lake Superior Forwarding Company", mit welcher contractlich wegen des Anschlusses der Dampfer und Omnibus verhandelt wurde, hat ihrerseits alle Vorkehrungen getroffen, um noch vor Vollendung der Bahnlinie nach Green Bay die Verbindung zu bewerkstelligen. Dieselbe hat auch von der Regierung die vertragsmässige Zusicherung der Postexpedition für den Lake Superior auf diesem Wege. — Die Reisenden werden auf der beschriebenen Route den Obern See leicht in 36 Stunden erreichen

und so den Vortheil haben, bei gutem Wetter einen oder zwei Tage, bei schlechtem und stürmischen Wetter aber fünf oder mehr Tage früher als vermittels der Dampfboote von Cleveland und Detroit durch den Huronen und Obern-See anzukommen. Etwa 14 Dampfer sind für den Handel auf dem Obern See in Dienst. Der Export von Kupfer betrug während der vergangenen Saison drei und der von Eisen eine halbe Million $. Ueberdies ist eine Bahn von Marquette und den Eisenbergen nach Bay du Noquet projectirt, welche von den Interessenten bald ausgeführt werden wird und welche dann die Fahrzeit von Chicago nach Marquette auf 24 Stunden verkürzt. Die Nachricht, dass die Erweiterung der Bahn nach Green Bay noch in dieser Saison vollendet sein würde, verursachte eine bedeutende Steigerung des Werthes aller Sicherheiten dieser Eisenbahn-Gesellschaft.

ℨ **Römische Eisenbahnen.** Aus amtlicher Quelle kann der Römische Correspondent der „A. Z." mittheilen, dass die Eisenbahnstrecke von Rom nach Ceprano an der Römisch-Neapolitanischen Grenze nun endlich Anfangs November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll. Die päpstliche Regierung mache wenigstens keine Schwierigkeiten mehr. Man will nur noch einige Arbeiten vornehmen, die bei San Germano in Folge der letzten heftigen Spätsommerregen nöthig geworden waren, und ferner einige Bestimmungen wegen des Passirens der Grenze treffen. Die ganze Fahrt durch einen der schönsten und gesegentsten Landstriche der Welt kann dann in sieben bis acht Stunden zurückgelegt werden.

Technische Notizen.

Legirung und Guss der Zapfenlager. Die sehr billige, anscheinend aber zu spröte Fenton'sche Legirung, besteht aus 80 Theilen Zink, $5^1/_2$ Theil Kupfer und $14^1/_2$ Theil reinem Zinn, kann durch die Art und Weise des Zusammenschmelzens der Bestandtheile, wodurch eine gestörte Krystallisation beim Gusse zuwege gebracht wird, zu einer sehr vorzüglichen Composition für alle Arten von Lagern gemacht werden; das Verfahren ist in der Sächsischen Industriezeitung näher beschrieben.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Kgl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Bei der zu errichtenden Traject-Anstalt zwischen **Mannheim** und **Ludwigshafen** soll die Zugkraft auf dem Rhein in Accord gegeben werden, in der Weise, dass die auf Nähen geladenen Eisenbahnwagen vermittelst eines Dampfschiffes von einem Ufer zum andern verbracht werden.

Die Eisenbahn stellt zu diesem Dienst nur die Nähen. Das Dampfschiff ist von dem Unternehmer zu stellen, und hat derselbe für die Ausrüstung und Bemannung, sowohl des Dampfschiffes als der Nähen zu sorgen.

Der Dienst wird (an einem noch näher zu bezeichnenden Tage) im Monat November beginnen.

Die weitern Bedingungen sind bei der Direction der Pfälzischen Bahnen in Ludwigshafen einzusehen.

Angebote für die Uebernahme sind längstens bis **18. October 1. Js.** bei genannter Direction einzureichen.

Ludwigshafen, den 4. October 1862. **Die Direction.**
gez. Jaeger.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

In der heutigen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die nach §. 72 des Statuts zu einer gültigen Beschlussfassung erforderliche Anzahl von Stimmen nicht vertreten gewesen, weshalb die Herren Actionäre zu einer neuen General-Versammlung auf

den 29. November d. J., Vormittags 11 Uhr,
im hiesigen Stationsgebäude

eingeladen werden, um nach Stimmenmehrheit der alsdann anwesenden Actionäre endgültig darüber zu beschliessen:

1) ob und unter welchen Bedingungen die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft das gesammte Vermögen der Prinz Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft zu dem Zwecke übernehmen soll, um die Prinz Wilhelm Eisenbahn mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn als einen integrirenden Theil der letzteren zu vereinigen;
2) ob die zufolge des Statut-Nachtrags vom 6. Juli 1853 für den Bau der Dortmund-Soester Eisenbahn emittirten Stamm-Actien Lit. B. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in Bergisch-Märkische Stamm-Actien Lit. A. umgewandelt werden sollen;
3) ob die zufolge des mit dem Staate am 14. September 1850 abgeschlossenen Vertrages eingesetzte Deputation der Actionäre um zwei Mitglieder zu vermehren;
4) ob das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen sei:
   a) auf Herstellung einer Eisenbahn von Elberfeld nach Deutz, resp. Cöln;
   b) auf Herstellung einer Eisenbahn von Unna nach Hamm;
   c) auf Herstellung einer festen Eisenbahn-Brücke bei Düsseldorf, behufs Verbindung mit dem linksrheinischen Bahnnetze;
5) ob zur Erledigung der vorstehend sub No. 1 bis 4 incl. aufgeführten Gegenstände die Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld und die Deputation der Actionäre unbeschränkt zu bevollmächtigen seien, die erforderlichen Vereinbarungen und Statut-Abänderungen herbeizuführen und die erforderlichen Capitalien durch Emission von neuen Stamm-Actien oder Prioritäts-Obligationen zu beschaffen.

In Gemässheit der Vorschriften in den §§. 66 und 67 des Statuts hat die Legitimation zur Betheiligung an der General-Versammlung in den drei letzten Tagen vor derselben durch Vorzeigung der Actien entweder bei der Direction oder bei einem öffentlichen Notar zu erfolgen.

Elberfeld, den 11. October 1862.

Der Vorsitzende der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.
Geheime Commerzienrath **Daniel von der Heydt.**

Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich, zur Kenntniss der Herren Actionäre zu bringen, dass vom 1. November d. J. an die letzte Einzahlung auf die Gesellschafts-Actien mit 50 Franken oder 2 Pfund Sterling per Actie zu leisten ist.

Der auf den ersten Actien-Coupon für 1862 entfallende Betrag, welcher durch den Verwaltungsrath auf 20 Franken festgesetzt wurde, wird von der Einzahlung in Abzug gebracht werden.

Jene Herren Actionäre, welche die Einzahlung nach dem 15. November l. J. leisten, haben vom 1. November l. J. an 5% Verzugszinsen zu vergüten.

Die Einzahlungen geschehen bei den folgenden Cassen:

in **Wien** bei der K. K. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,
„ **Paris** bei den Herren Gebrüder von **Rothschild,**
„ **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne,**
„ **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente,**
„ **Venedig** bei den Herren **J. Levi & Söhne,**

in Mailand bei Herrn C. F. Brot,
„ Bologna bei den Herren R. Rizzoli & Comp.,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. v. Rothschild's Söhne,
„ Genf bei den Herren Lombard Odier & Comp.
und zwar: in London in Pfund Sterling,
in Wien, Triest und Venedig in Gulden Oesterr. Währung nach dem Wechsel-Course auf Paris am Tage der Einzahlung,
in Paris, Mailand, Bologna, Genf und Frankfurt a. M. in Franken.

Wien, den 30. September 1862.

Der Verwaltungsrath.

Königliche Ostbahn.

Zur Ausführung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke zwischen Driesen und Filehne soll die Lieferung von:

a) 9000 Stück 21 Fuss langen Eisenbahnschienen, abzuliefern auf einem beliebigen, jedoch speciell zu bezeichnenden Bahnhofe der Ostbahn,
b) 1307 Centner oder 18,000 Stück Seitenlaschen,
c) 545 Centner oder 9000 Stück Unterlagsplatten,
d) 828 Centner oder 150,000 Stück Hakennägel und
e) 336 Centner oder 38,000 Stück Laschenschraubenbolzen mit 100 Stück Schraubenschlüsseln,

ad b bis e abzuliefern auf Bahnhof Bromberg, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung vorerwähnter Gegenstände sind uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Schienen, resp. Klein-Eisenzeug für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem am

Mittwoch, den 5. November cr. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in unserem Geschäftslocale auf dem hiesigen Bahnhofe in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Cöln, sowie in unserem Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofrei an unseren Büreau-Vorsteher Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 3. October 1862.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königliche Ostbahn.

Die Lieferung von

32,000 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen,

abzuliefern auf einem beliebigen Bahnhofe der Ostbahn oder am Ufer der Brahe beim Bahnhofe Bromberg, soll im Wege der öffentlichen Submission im Ganzen oder in einzelnen Loosen verdungen werden.

Offerten auf diese Lieferung sind uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Bahnschwellen"

versehen, bis zu dem am

Montag den 3. November c. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in unserem Geschäftslocale auf dem hiesigen Bahnhofe in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen können in unserem Central-Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen werden und werden auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 3. October 1862.

Königliche Direction.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Verkauf von alten Schienen sowie Eisen und anderen Materialabfällen.

Die im laufenden Halbjahr in den Maschinenwerkstätten unserer Eisenbahn vorkommenden Materialabfälle als:

500 Centner schmiedeeiserne Drehspähne,
30 „ „ Bohrspähne,
300 „ Schmelzeisen,
300 „ Gusseisen,
70 „ altes Eisenblech,
60 „ grössere Eisenstücken,
30 „ alter Federstahl,
50 „ schmiedeeiserne Roststäbe,
150 „ alte Räderbandagen,
100 Stück alte Wagenachsen,
20 Centner alte Messingröhren,
140 „ altes Zinkblech

sowie

circa 2000 Centner ausgewechselte Eisenbahnschienen hohen Profils,
„ 300 „ niedern Profils, englische, und
„ 1900 „ gegen 700 Stück, dgl. englische, für Bauunternehmer nnd zu Hülfsbahnen noch gut verwendbar,

werden hiermit zum Verkauf an den Meistbietenden, die Auswahl unter den Bietern vorbehalten, ausgeboten und desfallsige frankirte schriftliche Offerten für alle oder einzelne Sorten der vorgenannten Materialien bis zum

29. October d. J.

Mittags 12 Uhr hier entgegengenommen.

Die Offerten müssen einen bestimmten Preis pro Zoll-Ctr. der betreffenden Sorte enthalten und mit der Aufschrift:

„Gebot auf Material-Abfälle"

verschlossen hier eingereicht werden. An das Gebot ist der Bietende bis zum 10. November cr. gebunden.

Die Schienen werden dem Käufer sofort, übrigens nach seiner Wahl auf den diesseitigen Bahnhöfen zu Leipzig, Riesa oder Dresden zur Abnahme gegen Baarzahlung überwiesen. Das Zinkblech liegt zur Abnahme im Bahnhof Riesa bereit. Die übrigen Materialabfälle sind in zwei Terminen, einmal sofort nach erfolgtem Zuschlage und sodann am 31. Decbr. d. J. auf hiesigem Bahnhofe ebenfalls gegen Baarzahlung abzunehmen.

Nach Befinden ist vom Käufer eine angemessene Caution zu bestellen.

Leipzig, den 9. October 1862.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
Gustav Harkort, Vorsitzender.
C. A. Gessler, Bevollmächtigter.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von Stossverbindungen zu 5 Zoll hohen Schienen und zwar:

640 Stück Unterlagsplatten,
1280 „ Seitenlaschen,
2600 „ Seitenlaschenschrauben,
9300 „ Schienennägel

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 27. October cr., Vormittags 10 Uhr

in dem Geschäftslocale der unterzeichneten Betriebs-Inspection auf dem Oberschlesischen Bahnhofe zu Breslau anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt uud versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Stossverbindungen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus, auch werden Copien derselben gegen Erstattung der Copialien auf Verlangen verabfolgt.

Breslau, den 8. October 1862.

Der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector.
Rampoldt.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Ende September. A. Fehlende:

Schumann. 1 Pack leere Säcke (42 Pfd., vers. sign.) fehlt in Berlin.
H S. 1 Kübel mit Butter (45 Pfd., eing. sign.), fehlt in Berlin.
H L 5016. 1 Kiste Manufactur-Waaren (54 Pfd.), fehlt in Frankfurt.
1 alter Rohrstuhl und 1 altes Brett.
H A K 9344. 1 Kiste Wein (343 Pfd.).
L S 540. 1 Colli Holz-Modell (5 Pfd.), fehlt in Halbau.
B M 2080. 1 Ballot baumw. Waaren (35 Pfd.), fehlt in Liegnitz.
H 2060. 1 Kiste Chocolade (59 Pfd.).

B. Ueberzählige:

H S 74. 1 Kiste mit Pomadenbüchsen und Flaschen (34 Pfd., eing. sign.), lagert in Berlin.
E G 145. 1 Ballen baumwollene Waaren (23 Pfd.).
1 Sack Betten (21 Pfd.).
A S G 1592. 1 Kiste mit leeren Glasflaschen und 1 leerer Sack (34 Pfd.), lagert in Görlitz.
S. 1 leeres Fass ohne Deckel (10 Pfd.).
H & K 7763. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) (50 Pfd.), lagert in Breslau.

Oberschlesische Eisenbahn. September 1862.
A. Fehlende:

E/J M. 1 Fass Seife (82 Pfd.) von Stargard, fehlt in Arnswalde.
1 Ofenthür 9″ und 12″ gross von Stettin, fehlt in Samter.
B ⊛ D 3393. 1 Kiste Wein (260 Pfd.) von Stettin, fehlt in Neisse.
F 1. 1 Kiste Kleider (120 Pfd.) von Dresden, fehlt in Beuthen.

B. Ueberzählige:

M 1/2 5/7. 5 Pack leere Säcke (219 Pfd.), lagern in Myslowitz.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Ende September 1862.
790 und 1080 Stück gebrauchte Mauersteine lagern in Leipzig seit 30. September 1862, vorgefunden im „leer" bezeichneten Wagen No. 1501 C. E.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Mecklenburgische Eisenbahn.

	f. Pers.	f. Gepäck, Vieh	Güter	Summa	bis ult. Sept.:
Septbr. 1862:	Thlr. 21,930	2,240	18,550	42,720	341,562
Septbr. 1861:	30,766	3,327	21,464	55,557	364,271

Mithin pro Sept. 1862: — 12,837 Thlr.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Norddeutscher Lloyd.
Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 25. October.
do. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 22. November.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 20. December.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren **Julius Böheim**, Generalagent, Reichsstr. No. 26. **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl**, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg**, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen { **Passage Preise:** Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung
„ **Hull** „ Montag Morgen { Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl. Beköstigung.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Im **J. C. Hinrichs'**schen Verlage in Leipzig erschien soeben und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Geographie und Statistik des Königreichs Preussen

von Prof. Dr. H. F. Brachelli.
Lex.-Octav geheftet. 1 Thlr. 12 Ngr.

Bazi & Co. in Brackwede

— Cöln-Mindener Bahn —
empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten

Asphalt-Dachfilze

als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens. Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

von 2—18 Zoll Durchm.; kosten bei grösserer Dauerhaftigkeit 1/4—1/6 eiserner Röhren. Zu **Wasser-, Maische-** und **Jaucheleitungen** etc., als: **Siele** und **Abflüsse, Durchlässe** bei Wegebauten und als Ersatz für **Feldbrücken** zu empfehlen.

Die
Billet-Druckmaschinen-
und
Datum-Pressen-
Fabrik
von
Wilh. J. C. Bornhofdt
in **Elberfeld**
empfiehlt sich den geehrten Eisenbahn-Verwaltungen ergebenst.

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

N° 84. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 18. October 1862.

Inhalt: **Eine Eisenbahn durch die Pyrenäen.** — **Americanisches Steinöl (Petroleum, Rock-oil).** Ein neuer Transportartikel. Seine quantitative Bedeutung und qualitative Gefährlichkeit. — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Tilsit-Insterburg. Walterhausen-Reinhardtsbrunn. Coblenzer Rheinbrücke. Ulm-Memmingen. Eisenbahn von Wien oder Stockerau nach Budweis. — b. Eisenbahn-Betrieb. Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband, Tarif-Aenderungen, Tarifsätze für Garanzin und für Ausnahmeclasse D. Thüringische Eisenbahnen, Personalnachricht, directe Billet-Ausgabe und Gepäck-Abfertigung. Schlesische Eisenbahnen, ermässigter Tarif für Roheisen. Oberschlesische Eisenbahn, Theilnahme der Stamm-Actien an der Dividende. Taunus-Eisenbahn, Frachtaufschläge. Kaiserin Elisabeth-Westbahn, Unfall. Oesterr. Südbahn. — Ausland: Warschau-Petersburg. Schweizer Westbahn. Jura Industriel. Project Yverdon-Payerne-Fribourg. Ligne d'Italie. Eisenbahnbrücke bei Calcutta. — Technische Notizen: Geschweisste Dampfkessel. Eis-Locomotiven. Schmiedeeiserne Brücke über den Canal von St. Denis. Ueber Fabrication der Eisenbahnschienen. Turner und Gibson's Brücken. — Schifffahrt: Donau-Dampfschifffahrt, Fahrplan. — Literatur. Kolb's, Handbuch. Hahn, Commentar z. a. D. H.-G.-B. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Berlin-Anhaltische Eisenbahn,** Extrazug von Wittenberg nach Cöthen. **Königl. Westfälische Eisenbahn,** ermässigter Frachttarif für Grubenholz und Roheisen. **Kgl. Hannoversche Staatsbahnen,** neuer Fahrplan. **Bergisch-Märkische Eisenbahn,** Generalversammlung. **Königl. Ostbahn,** Submissionen. **Berlin-Anhaltische Eisenbahn,** Submission. **Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,** Submission. — **Fehlende etc. Güter** der Werra-Eisenbahn. — **Einnahme** der Taunus-, Neisse-Brieger, Kaiserin Elisabethbahn und Böhmischen Westbahn.

Eine Eisenbahn durch die Pyrenäen*.

Am 21. August d. J. ist die Bahn, welche von der Spanischen Hafenstadt Bilbao am Biskayischen Meerbusen über die Gebirgskette der Cantabrischen Pyrenäen nach der Stadt Miranda am Ebro führt, eröffnet. Die Länge dieser Bahnstrecke beträgt 66 Engl. Meilen, wovon 44 Meilen in der Ansteigung vom Meer bis zum Scheitelpunct, welcher 2163 Fuss über dem Meeresspiegel liegt, dem niedrigsten Pass in der ganzen Pyrenäischen Bergkette, liegen. Auf dieser Strecke nördlich vom Scheitelpunct war die Anlage der Bahn sehr schwierig und kostspielig, da eine Menge von Tunneln, tiefen Einschnitten und hohen Dämmen erforderlich waren. Die durchschnittliche Steigung daselbst beträgt 1:102, die grösste Steigung 1:72. Die Curven haben meistens nur 900 Fuss Halbmesser und bilden fast überall Contrecurven. Zwei Puncte dieser Bahn in der Nähe von Ordima (der alten Hauptstadt von Biskaya) sind in der Horizontalen gemessen nur 1800 Fuss, auf der Bahn aber nicht weniger als $9^1/_2$ Engl. Meilen von einander entfernt und haben einen Höhenunterschied von 456 Fuss. Die Grossartigkeit der Gebirgslandschaft und die Schönheit der Aussichten ist überraschend; vor der Einfahrt in den Tunnel der Scheitelstrecke hat man den Blick auf den 400 Fuss hohen Gujuli-Wasserfall. An der Südseite des Gebirgsrückens werden die Abhänge des Gebirges flacher und die Bahn verliert dort den Character einer Gebirgsbahn; die durchschnittliche Steigung beträgt daselbst nur etwa 1:240.

Zur Fahrt von Bilbao nach Miranda oder zurück gebrauchen die Personenzüge $2^3/_4$ Stunden Zeit. Den in England erbauten gewaltigen Locomotiven dieser Bahn scheinen die starken Curven und Steigungen bei Beförderung eines Personenzuges von 7 bis 8 Wagen wenig Schwierigkeiten zu bereiten.

Man beabsichtigt diese Bahn noch von Miranda bis Tudela, 89 Meilen weit und immer am südlichen Ufer des Ebro entlang, fortzuführen und diese zweite oder südliche Abtheilung der Bahn soll bereits im nächsten Frühjahr vollendet werden. Der Bau der ganzen 155 Engl. Meilen langen Bahn von Bilbao bis Tudela ist auf $2^1/_2$ Millionen Pfund Sterling veranschlagt, wovon die 66 Meilen lange nördliche Abtheilung 1 Million gekostet hat. Im Ganzen hofft man mit dem Kostenanschlag gut auskommen zu können, so dass die Engl. Meile Bahn durchschnittlich etwa 16,000 Pfd. St. kosten wird. Das ganze Actien-Capital ist in Spanien und den Spanischen Colonien, vorzugsweise aber in der Stadt Bilbao zusammengebracht; übrigens hat die Regierung eine Subvention von etwa 30 Procent des Capitals geleistet. Prioritäts-Actien, Schuldverschreibungen etc. brauchten gar nicht ausgegeben zu werden, weshalb die Gesellschaft in sehr gutem Credit steht.

In der Londoner Ausstellung ist ein schönes grosses und genaues Modell von der Gebirgsstrecke dieser Bahn zu sehen. Ober-Ingenieur der Bahn ist der bekannte Englische Ingenieur Vignoles, und der Bau der ganzen Bahnstrecke von Bilbao bis Miranda wurde von dem berühmten Englischen Bauunternehmer Brassey ausgeführt. Die Schienen und das sonstige Eisen zur Bahn, die Locomotiven und Wagen, und fast alle Bestandtheile der Bahnhofs-Gebäude wurden in England angefertigt.

In Miranda schliesst die Spanische Nordbahn an, welche bereits von Madrid bis Alzazua (am südlichen Fuss der Pyrenäen, etwa 25 Engl. Meilen nordöstlich von Vittoria belegen) eröffnet ist, mit Ausnahme einer noch unvollendeten Strecke von 30—40 Engl. Meilen Länge im Guadarama-Gebirge. Gegen Ende des nächsten Jahres wird auch diese Strecke hoffentlich vollendet sein, und man wird dann die Reise von Bilbao nach Madrid, wozu jetzt noch 18 Stunden erforderlich sind, in 14 Stunden machen können, und zur Reise von Paris nach Madrid werden dann noch etwa 36 Stunden erforderlich sein, darunter 4 bis 5 Stunden Postfahrt über die Pyrenäen. Eine directe Eisenbahn-Verbindung zwischen Spanien und Frankreich ist wegen der grossen Bauschwierigkeiten vor Ablauf mehrerer Jahre noch nicht zu erwarten.

Nach Vollendung dieses ganzen Eisenbahnnetzes scheint dem Hafen von Bilbao eine grosse Zukunft bevorzustehen, da derselbe dann besonders günstig zur Ausfuhr von Korn, Wein, Oel etc. nach dem Norden Europa's, namentlich nach England, sowie zur Einfuhr von Manufactur- und Colonial-Waaren für das nördliche Spanien situirt ist. Der Ingenieur Vignoles ist bereits beauftragt, an der Mündung des Flusses Nervion, woran die Stadt Bilbao liegt,

* Nach dem Engineer vom 5. September d. J.

einen Wellenbrecher von mehr als 1 Engl. Meile Länge im Meer zu erbauen, wodurch ein grossartiger Sicherheits- oder Zufluchtshafen von fast 1000 Acres geschütztem Flächenraum zum Ankerplatz der Schiffe gewonnen werden würde, was in jenem stürmischen Meerbusen sehr zu wünschen ist. —t—

Americanisches Steinöl (Petroleum, Rock-oil).

Ein neuer Transportartikel. Seine quantitative Bedeutung und qualitative Gefährlichkeit.

Die Versicherungsanstalten und der kaufmännische Speculationsgeist werden seit einiger Zeit von einem neuen Object in eine Spannung versetzt, die um so grösser ist, je mehr noch die genauere Kenntniss und Erfahrung dafür so gut wie ganz fehlt — es ist dieses Object das Americanische Steinöl (Rock-oil, Petroleum). Nach den von uns gesammelten Notizen scheint dieses Oel eine ebenso grosse Bedeutung für Deutschland als neuer Frachtartikel annehmen zu wollen, wie seine hohe Entzündlichkeit gleichzeitig furchtbare Gefahren für die Güterschuppen der Eisenbahnen mit sich führt. Wir werden daher sorgsam alle Nachrichten über den Gegenstand bringen und haben dazu um so mehr Gelegenheit als sich, die grosse industrielle Wichtigkeit des Oels für die verschiedensten Leuchtstoffe und selbst Farben erkennend, mehrere Leipziger Firmen zum Import des Oels entschlossen haben, sodass uns gleichzeitig die Verfolgung des Gegenstandes nach New-Yorker und Liverpooler Berichten zu Gebote steht. Das Bremer Handelsblatt, die Berliner Börsen-Zeitung, die Schweizer Eisenbahn- und Handelszeitung und andere Journale beschäftigen sich bereits auf das Lebhafteste mit dem Artikel, sodass es an der Zeit erscheint, zu folgen.

Die Berichte melden, dass das Oel in Pensylvanien und Canada in so grossen Quantitäten vorgefunden wird, dass es anfangs an Transportmitteln mangelte, um dasselbe fortzuschaffen. Der Preis dieses Öls an Ort und Stelle ist eigentlich nur nominell, wie hoch derselbe sich gestalten dürfte, ist noch unbestimmt. Die Kosten werden nur durch den Transport veranlasst, da manche Quellen 6 Meilen von der nächsten Eisenbahnstation nach New-York oder Boston entfernt liegen. Hundert ganze Fässer, die Fässer einbegriffen, sollen an Ort und Stelle für 11 Schilling verkauft worden sein (?). Die Eisenbahnen nach den Hauptgegenden sind schon in Angriff genommen und hofft man in 6 Monaten fertig zu sein. In Pensylvanien führt der Artikel den Namen coal oil (Kohlenöl); es wurde vor drei Jahren entdeckt und scheint dem Kohlenhandel selbst Concurrenz machen zu wollen. Die Quellen bei Oil Creek sollen 75,000 Fuss rohes Oel per Monat zu liefern im Stande sein. Die Ertragsfähigkeit aller Oelquellen in Pensylvanien wird auf 1 Million Fass per Jahr veranschlagt.

In einer kaum erstandenen Stadt New-Bedford schätzt man das Quantum des täglich raffinirten Oels auf 16,000 Quart, was nach allen Welttheilen, selbst nach Ostindien verschifft wird. Alle Vorbereitungen sind getroffen, um Raffinerien im grössten Massstabe anzulegen, alle Anstalten aber befinden sich natürlich noch in der Kindheit. Ladungen gehen nach England in Quantitäten von 5000 Fass mit einer Sendung. Die Häuser, welche hauptsächlich in Spermöl Geschäfte machten, haben es aufgegeben, um das Capital diesem neuen Artikel zuzuwenden.

Auf der Philadelphia- und Erie-Eisenbahn wurden transportirt: im Jahre 1859: 325 Fass, im Jahre 1860: 21,794 Fass, im Jahre 1861: 134,927 Fass und im ersten Monat des Jahres 1862: 30,000 Fass.

Die Engländer führten den Artikel sehr bald in ungeheueren Quantitäten nach London über, sodass Seitens der dortigen Feuerversicherungs-Gesellschaften an den Lord Mayor wegen der grossen Gefahr für die Stadt eine Deputation abgeschickt wurde, um Massregeln gegen das weitere Aufspeichern des Oels getroffen zu sehen. Nach den Ermittelungen der Gesellschaften lagen nämlich im März in einem einzigen Schiffe auf der Themse 7000 Fass mit einem Quantum von 840,000 Quart, in einem andern 3400 Fass à 184 Quart. Die angestellten Nachforschungen ergaben, dass auf der Ide of Dogs (nahe bei London) gegenwärtig etwa 1 Million Quart dieses Rohstoffs lagern — gewiss eine furchtbare Gefahr für die zahllosen Schiffe auf der Themse, um so mehr, als ausserordentliche Massen-Transporte als schon schwimmend von New-York aus wieder neu avisirt waren.

Die Commission der Feuerversicherungs-Anstalten benachrichtigte nach Mittheilung der Berliner Börsen Zeitung vom 23. April den Lord-Mayor, dass das Oel ein in hohem Grade selbstentzündlicher Stoff sei, der selbst bei niederer Temperatur entzündliche, explodirende Gase entwickele. Man habe erst Tags vorher, hob der Sprecher hervor, an einem sehr nasskalten Tage ein Experiment gemacht, dasselbe habe ergeben, dass ein Licht, in der Entfernung von einem Zoll dem Stoffe nah gebracht, denselben entzündet habe, dass das Oel, leichter als Wasser, auf letzterem schwimme, sich nicht damit vermische, also mit Wasser nicht zu löschen sei. Ausserordentlich flüchtig, verbreite es sich schnell auf der Wasserfläche und brenne mit grösster Heftigkeit.

Der Lord-Mayor versprach Schutzmassregeln zu treffen, um die Gefahr für Stadt, Waarenspeicher und Schifffahrt möglichst zu verringern. Auf Erfolg kommen wir weiter unten.

Die Commission der Feuerversicherungs-Gesellschaften hatte diesen Artikel einigen Chemikern übergeben. Dr. Letheby berichtete darüber wie folgt: Das rohe Petroleum entwickelt bei gewöhnlicher Temperatur einen entzündlichen Dunstkreis, der mit der atmosphärischen Luft vermengt, sich leicht unter Explosion entzündet. Die Annäherung von Licht auf $1^1/_2$ Zoll Entfernung von der Oberfläche der Flüssigkeit kann diese Entzündung herbeiführen. Das specifische Gewicht des Oels 808,$_6$, es kocht bei 212° und steigt bis 266° Fahrenheit.“ Herr Müller berichtete „Die braune mir übergebene Probe, als roh bezeichnet, goss ich in ein flaches Gefäss bei 60° Fahrenheit; der Stoff entzündete sich, sobald man sich mit Licht bis auf einen Zoll auch wohl weiter, näherte und brannte mit grosser Heftigkeit. Das Oel ist leichter als Wasser und schwimmt deshalb. Auf Wasser gegossen, entzündete es sich bei 60° Fahrenheit an Licht, das auf $1^1/_2$ Zoll nahe gebracht worden war und brannte mit grosser Heftigkeit. Ein Theelöffel voll in eine Untertasse mit Wasser (die Fläche von 5 Zoll Durchmesser) gegossen und dann entzündet, brachte das Wasser zum Kochen.“ Der Sachverständige ist der Ansicht, dass dieser Stoff äusserst gefährlich sei und strenge Massregeln zur Abwendung der Gefahr nothwendig würden.

Der Bericht des Herrn Warrington lautete im Wesentlichen dahin:

„Rohes Petroleum hat ein specifisches Gewicht von 0,$_{812}$ (Wasser 1000) und entwickelt bei gewöhnlicher Temperatur fortwährend Dünste (Temperatur 58—60° Fahrenheit) sehr entzündlicher Natur. Bei diesen Versuchen wurde ein brennendes Zündholz einen halben Zoll über der Oberfläche gehalten und zündete dasselbe. Da das Oel leichter als das Wasser ist, so schwimmt es natürlich ohne seine brennbaren Eigenschaften zu verlieren.“ Auf diese Analysen würden wir zunächst kein zu hohes Gewicht gelegt haben, wenn nicht (die ersten in Leipzig von New-York angekommenen Proben zeigten diese hohe Entzündbarkeit bei der im chemischen Laboratorium angestellten Untersuchung nicht, es ergab sich aber, dass die Probe nicht rohes Oel war) die grosse Feuergefährlichkeit des Oels sehr bald von vielen andern Seiten bestätigt worden wäre.

In Liverpool wurden vor Kurzem von der Behörde sowohl mit Canada- als Philadelphia-Oel Versuche gemacht. Explosionen entstanden nicht, wie sich auch die Flammen leicht mit Wasser löschen liessen, indessen zeigte sich bei beiden Oelsorten eine bedeutend leichte Entzündbarkeit und lebhafte Flamme.

Von der grossen Explosion, welche vor Kurzem auf einem mit Petroleum beladenen Leichterschiffe in Williamsburg Statt fand, und wobei 6 Speicher mit 18,000 Fass dieses Artikels ein Raub der Flammen wurden, haben die Americanischen Blätter neuerlichst berichtet. —

Das Englische Parlament hat indessen bereits ein Gesetz (29. Juli) über das Steinöl erlassen. Dasselbe lautet: „Petrolium, for the purposes of this act, shall include any product thereof that gives off an inflammable vapour at a temperature of less than one hundred degrees of Fahrenheit's thermometre.“ Es ist durch dieses Gesetz nur dasjenige Petroleum für gefährlich erklärt, welches bei einer Temperatur von weniger als 100° Fahrenheit brennbare Gase entwickelt; also nur das unreine, nicht vom Naphta befreite; das gereinigte dagegen tritt in die Kategorie der gewöhnlichen Oele. Die Untersuchung, ob ein Petroleum noch mit Naphta geschwängert ist, geschieht am leichtesten auf folgende Weise. Man füllt ein Probir-Glas etwa zum Drittel mit Petroleum, fügt dann so lange warmes Wasser hinzu, bis die Temperatur auf 100° Fahrenheit oder circa 30° Réaumur gestiegen ist und bringt eine Flamme neben das Glas. Ist das Oel noch im Urstande, so zündet sich das entwickelnde Naphta leicht ohne Knall an und brennt auf dem Oel; ist es dagegen gereinigt, so brennt es nicht. Es müsste also das Petroleum gleich bei seiner Ankunft auf diese Weise untersucht, dem reinen Oel weiter keine Schwierigkeiten gemacht, das unreine dagegen durch jede mögliche Massregel von einer Temperatur von 25—30° Réaumur fern gehalten werden. Besonders aber müsste man auch auf den guten Zustand der Fässer aufmerksam sein und dieselben nur, wenn sie ganz dicht sind, am Lande lassen, und sie hier nicht der Sonne aussetzen, sondern sofort in solche Räume führen, wo fortwährend eine niedrige Temperatur ist; in dem Falle bietet auch das unreine Oel keine grössere Gefahr. Anders verhält es sich aber, wenn das Naphta in Folge der höheren Temperatur entweichen kann, denn da dasselbe schwerer ist als die atmosphärische Luft, so bleibt es in der Nähe des Bodens, wovon es jede Vertiefung, jede Ritze ausfüllt, und befindet sich dann in dem Raume keine starke Luftbewegung, so dehnt sich das Naphta allmählich aus, ohne sich zu trennen, wie das Wasser, welches sein Niveau sucht, und kann also auch in einer ganz entfernten Stelle bei höherer Temperatur sich entzünden.

Auch Deutschland rührte sich sehr bald. Das Bremische Polizei-Amt zu Bremerhaven erliess unter dem 13. Mai folgende Verordnung für die mit Petroleum beladenen Schiffe:

„Mit Rücksicht auf die Feuergefährlichkeit des unter dem Namen Petroleum bekannten Erdöls verordnet das erwähnte Amt Folgendes: Sobald ein Schiff, welches Petroleum an Bord hat, in einen der Häfen von Bremerhaven einläuft, hat der Capitän oder dessen Stellvertreter bei einer Strafe von 5 bis 10 Thlr. für jedes Fass noch vor dem Ein-

lasse des Schiffes in die Schleusse dem Amte die Anzeige zu machen, dass es Petroleum an Bord habe, auch die Zahl der Fässer genau aufzugeben. Sobald sich das Schiff in einem der Häfen befindet, ist das Petroleum so rasch als möglich ans Land zu schaffen. Es darf alsdann nur auf einem ihm von der Polizeibehörde anzuweisenden freien Platze nach deren Vorschrift gelagert oder bearbeit werden. Die Lagerung desselben auf Privatgrundstücken ist bis auf Weiteres verboten. — Soll Petroleum in einem der Häfen verladen, oder übergeladen werden, so kann dieses nur in Schiffe geschehen, welche gleich nach geschehener Verladung oder Ueberladung den Hafen verlassen. — Auf Schiffen, welche Petroleum in einem der Häfen an Bord haben oder einnehmen, ist es verboten, Feuer und Licht zu haben. Zur Controle des Verbots werden die Schiffe auf ihre Kosten mit einem Wächter versehen. — Einem mit Petroleum ganz oder theilweise beladenen Schiffe kann auch — namentlich bei ordnungswidriger Unterlassung der Aufgabe — der Einlass in den Häfen versagt oder die Weisung ertheilt werden, wiederum hinauszulegen. — Uebertretungen der Vorschriften haben Geldstrafen bis zum Betrage von 100 Thlr. zur Folge.

Vertreter auswärtiger Feuer-Versicherungs-Gesellschaften zu Bremen sprachen sich in einem Schreiben an die dortigen See-Assecuranz-Compagnien dahin aus, dass sie in den Bestimmungen dieser Polizeiverordnung keine genügende Sicherheit in Betreff der Feuergefährlichkeit des gedachten Artikels zu erblicken vermöchten, und sich daher veranlasst sehen würden, dann, wenn keine sichernden Massregeln getroffen werden sollten, die für die Gesellschaften in den Hafenbassins zu Bremerhaven auf Schiffe, Ladungen etc. übernommenen Feuerversicherungen zu kündigen.

In einer zur Berathung hierüber stattgehabten Versammlung der Bevollmächtigten der See-Assecuranz-Compagnien wurde zwar das Recht zu der gedachten Kündigung auf Grund des Wortlautes der Policen angezweifelt, aber doch beschlossen, den Senat um Ergreifung von kräftigen und genügenden Massregeln zu ersuchen.

Die Bremer See-Assecuranz-Compagnien sollen sich ausserdem über etwa folgende ihrerseits zu treffende Massregeln geeinigt haben: 1) Soll überall, wo Petroleum bei einer Ladung in Betracht kommt, dieses speciell declarirt werden, widrigenfalls die betreffende Versicherung als ungültig und erloschen zu betrachten. Diese Bestimmung ist in alle offenen Policen mit aufzunehmen; sie soll selbstverständlich für die noch laufenden offenen Policen unverbindlich sein, aber die sub 2 vereinbarte Prämienerhöhung soll auch für diese schon jetzt Platz greifen, falls und soweit sie für Risiken valediren, bei denen Petroleum in Betracht kommt. 2) Es soll eine Zuschlagsprämie von 2½% für Casco und Ladung eintreten, wenn Petroleum die Ladung ausmacht, oder unter der Ladung mitbegriffen ist. Dieser Zuschlagsprämie sollen sofort Jahresversicherungen auf Casco unterworfen sein, und zwar für jede einzelne Reise, welche das Schiff, mit einer ganzen, oder theilweisen Petroleum-Ladung macht. 3) Diese Zuschlagsprämie soll für Casco's, Frachtgelder und Beiladungen derjenigen Schiffe, welche vor dem 1. August a. c. von den Vereinigten Staaten abgehen und durch Petroleum gefährtet werden, keine Anwendung finden. Alle Schiffe aber, welche nach diesem Termine clariren, sollen derselben unbedingt unterworfen sein. —

Der referirten Bremer Verordnung folgte nunmehr unter dem 29. Juli resp. 4. Aug. zur Ergänzung die weitere Verfügung in Betreff der Löschung, Ueberladung und Lagerung des Erdöls:

Für jedes Schiff, welches rohes oder raffinirtes Erdöl an Bord hat, ist von dem Führer oder dessen Stellvertreter vor dessen Einpassiren am Anmeldeposten der Accise eine Aufgabe zu machen, wie viel Erd-Oel an Bord und ob dasselbe roh oder raffinirt sei. Das Schiff erhält alsdann einen Liegeplatz angewiesen und darf ohne eine besondere Erlaubniss weder löschen noch überladen, noch auch den Liegeplatz verlassen.

Zum Löschen oder Ueberladen von Erdöl bei Vegesack und Burg ist ebenfalls eine vorgängige polizeiliche Erlaubniss erforderlich, jedoch werden mit Erdöl beladene Schiffe bis auf Weiteres im Hafen zu Vegesack nicht zugelassen.

Rohes und raffinirtes Erdöl darf nur nach einer für den bestimmten Lagerplatz zuvor eingeholten polizeilichen Genehmigung gelagert werden.

Zum Bedarfe des Detailhandels findet indess für das ganze Staatsgebiet auf raffinirtes Erdöl die Verordnung vom 8. Juli 1850, die Lagerung von Schwefel, Terpentin etc. betreffend, Anwendung; es ist daher eine Privat-Lagerung von raffinirtem Erdöl ohne polizeiche Genehmigung nur bei Quantitäten über 1000 Pfund verboten.

Uebertretungen dieser Vorschriften ziehen eine Geldstrafe bis zu 100 Thlr. nach sich.

Die Magdeburger Feuer-Versicherungs-Gesellschaft hat in einem besonderen Circular auf die grosse Feuergefährlichkeit des Steinöls aufmerksam gemacht und die Versicherungsprämie je nach Lage der Sache und Umfang der Vorräthe auf 15, 20 bis 25% fixirt.

In Hamburg hat die Polizei bereits verordnet, dass dieses Oel bezüglich der Lagerung etc. nach den Vorschriften behandelt werden soll wie Terpentinöl.

In einer unlängst zu Berlin stattgehabten vorläufigen Versammlung von den Vertretern der dasigen Feuer-Versicherungs-Gesellschaften, die den Zweck hatte, Momente für eine weitere Verfolgung der Angelegenheit zu erhalten und um eventuell an die Behörden bestimmte Anträge zu stellen, hat man den Unterschied der Feuergefährlichkeit des rohen und des raffinirten Petroleums bei der Berathung ausführlich besprochen und dabei hervorgehoben, dass während das rohe Petroleum zum Mindesten die volle Gefährlichkeit des Kohlenwasserstoffs und Aethers habe, das raffinirte etwa dem Photogène an Gefährlichkeit gleichkommen dürfte. Man war darin ziemlich einig, dass die Lagerung eines einzelnen oder einiger jedoch vereinzelt lagernder Fässer solchen raffinirten Petroleums die Feuergefährlichkeit nicht wesentlich steigere, und man darauf also bei der Versicherung nicht besonders Rücksicht zu nehmen brauche.

Die Hauptgefahr liegt unzweifelhaft in der Lagerung grosser Quantitäten rohen Oels, da diese im Falle eines Brandes überhaupt fast gar nicht zu löschen sind, indem das in diesen Fällen allein mögliche Löschmittel, nämlich die Abschneidung der Luft resp. das Bewerfen mit Erde sich so gut wie gar nicht, oder doch nur in überaus beschränktem Masse anwenden lassen dürfte.

Ein Haus in Bretten, C. Beuttenmüller & Comp., welches sich mit dem Artikel schon seit ⁶/₄ Jahren beschäftigt, hat nach seinen Erfahrungen folgendes Urtheil abgegeben: „das Petroleum verdunstet besonders bei erhöhter Temperatur in Form von Kohlenwasserstoffgas und kann in geschlossenen Schiffsräumen ebenso gefährlich wirken, als z. B. das gewöhnliche Leuchtgas, wenn dieses im verschlossenen Zimmer ausströmt. In kleinern Quantitäten ist es dagegen weniger feuergefährlich als Aether, Spiritus, Terpentinöl und ähnliche Stoffe. Petroleum in kleiner Quantität (destillirt) auf einem Tische geleert, wird ohne Docht so wenig brennen, als Rüböl. Wenn ein brennendes Zündhölzchen in die Mitte des ausgeschütteten Petroleums gelegt wird, so wird dasselbe als Docht fortbrennen, bis das Oel consumirt ist, dagegen wird dasselbe niemals die ganze ausgeschüttete Menge auf einmal (wie bei Spiritus) entzünden. Unsere Bedienstete haben sogar kürzlich, ohne unser Wissen, bei nahe gehaltenem offenem Licht ein ganzes Fass Petroleum ausgefüllt, ohne dass sich dasselbe entzündete."

„Bei Verladung zur See dürfte vollkommen genügen, wenn die sich in den mit Petroleum gefüllten Schiffsräumen entwickelnden Gase durch leicht anzubringende Luftcanäle, welche diese Räume in geregelter Ventilation erhalten, unschädlich gemacht würden. Zur grösseren Sicherheit könnten diese Räume am Einladungsorte amtlich verschlossen und am Löschungsorte amtlich geöffnet werden, so dass die Mannschaft während der Fahrt dieselben niemals betreten könnte. Eine Selbstentzündung der Gase ist überhaupt unmöglich."

„Bei Versendungen auf Binnengewässern und Eisenbahnen ist in kleinen Partien gar nichts zu befürchten, da die Gasentwicklung unbedeutender und der Zutritt der frischen Luft in der Regel ungehinderter ist. Bei grossen Partieen würden wir, bei Schiffen Deckladung, bei Waggons Verladung in offenen Wagen vorschlagen. In beiden Fällen ist jedoch eine Bedeckung der Fässer zum Schutz gegen Sonne und Wind nicht zu entbehren, da eine offene Verladung schwere Verluste durch Leckage herbeiführt. Wir rechnen gewöhnlich bei Beziehungen pr. Segelschiff von Pennsylvanien bis hierher im Sommer auf 20 pCt., im Winter auf 10 pCt. Leckage. Das Petroleum hat nämlich nicht die Eigenschaft, das Holz (die Fässer) aufzuquellen, wie andere Flüssigkeiten, und selbst wenn die Fässer noch so ausgezeichnet sind, so dringt das Oel durch die Poren des Holzes und verdunstet."

„Bei einer aushülfsweisen Beziehung von London wurde eine Partie raffinirtes Petroleum durch die Dampfschifffahrts-Gesellschaft ohne Anstand angenommen, 2 Fässer rohes Petroleum, welche dagegen mit verladen werden sollten, wurden refüsirt. Man scheint somit das rohe in London für feuergefährlicher zu halten, als das raffinirte."

„Wir haben bis jetzt hauptsächlich nur raffinirtes Petroleum bezogen, welches wir als Leuchtstoff in den Handel bringen. Das rohe und halbgereinigte wird in America zur Lederfabrication als Ersatz für Thran, zum Fetten der Wolle, zu Maschinen- und Wagenfett, zur Gasbereitung etc. verwendet. Als Leuchtstoff liefert das raffinirte ein dem Gas ähnliches Licht; bei schlecht construirten Lampen wird mitunter eine Ueberhitzung des Oels veranlasst und eine Explosion der Lampe herbeigeführt."

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft hat rohes Petroleum (Steinöl) von der Beförderung auf ihren Bahnen bis auf Weiteres gänzlich ausgeschlossen. Gereinigtes Petroleum, sowie andere aus demselben dargestellte Präparate, als Benzoe, weisses und gelbes Brenn-Oel, Lubricatinöl, Oleofêre und Kerrosine, werden dagegen unter nachstehenden Bedingungen zur Beförderung angenommen: 1) die Verladung erfolgt nur auf offenen Wagen, welche nur mit den Güterzügen befördert werden; 2) die Sendungen müssen mit einem besonderen Frachtbriefe, welcher andere Gegenstände nicht umfassen darf, aufgegeben werden; 3) die gedachten Sendungen werden, sofern sie in Quantitäten von mindestens 50 Ctr. nach einem und demselben Bestimmungsorte mit einem Male aufgegeben werden, täglich in kleineren Quantitäten, aber nur wöchentlich ein Mal, an den für die Beförderung von Chemicalien festgesetzten und bekannt gemachten Tagen befördert; 4) die gedachten Gegenstände dürfen niemals in die Güterschuppen gebracht, sondern müssen ausserhalb derselben ver- und entladen werden und zwar an einem solchen Orte im Freien, in dessen Nähe andere brennbare Stoffe nicht vorhanden sind; 5) die Lagerung der Sendungen auf dem Bahnhofe auf längere Zeit ist nicht

*

gestattet, vielmehr muss die Anfuhr in kürzester Frist vor der Versendung und die Ausfuhr sofort nach Ankunft bewirkt werden.

Die vorstehende Zusammenstellung ist eine vollständige Geschichte des Artikels seit seinem Auftreten. Noch haben die Deutschen Bahnen eigentlich sehr wenig gethan, um Massregeln und Bestimmungen zu treffen, die geeignet wären, die Züge und Güterlager vor den furchtbaren Gefahren zu schützen, welche in dieser neuen Art Fracht liegen.

In jüngster Zeit haben die Bahnen zwischen Leipzig, Bremen und Hamburg das rohe Oel zurückgewiesen

Der Grund hiervon mag wohl darin liegen, dass zunächst der Artikel noch so neu ist, dass sich vorerst nur wenige chemische Fabriken mit der Destillation des Oels abgeben. In Berlin unterhält eine grössere Zahl Häuser bereits einen ganz regelmässigen Verkehr in raffinirtem Petroleum, rohes Petroleum war dagegen bis vor Kurzem überhaupt nach Berlin noch nicht gebracht worden. Man hat indessen auch dort bereits Bestellungen auf grössere Quantitäten auch des rohen Petroleums gemacht, um die Manipulation des Raffinirens nunmehr selbst vorzunehmen, und dürften diese bereits unterwegs oder in Europa eingetroffen sein, wie diess von Leipzig gilt.

Mögen die gegebenen Notizen die ernste Würdigung Seitens der Bahnverwaltungen finden, welche die Sache fordert.

Anmerkung der Redaction. Diese ernste Würdigung scheint uns darin bereits zu liegen, dass die Bahnverwaltungen das raffinirte Petroleum, welches nach dem Gutachten der Sachverständigen in geringerem Grade gefährlich ist als das rohe, unter den für gefährliche Stoffe geltenden Bestimmungen zum Transporte annehmen, rohes Petroleum dagegen, welches nach den vorstehend mitgetheilten Gutachten selbst bei grösster Vorsicht sehr leicht in einen sehr schwer zu löschenden Brand geräth, von der Beförderung ausschliessen, wie solches im ganzen Mitteldeutschen Eisenbahnverbande sowohl für den Verband- als für den Localverkehr Vorschrift ist. In dem Ausschluss des rohen Petroleums vom Eisenbahn-Transport können wir bei dessen ungemeiner Feuergefährlichkeit keine Härte finden.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Tilsit-Insterburg. Nach der „Berl. Börs.-Ztg." ist am 11. Octbr. in Berlin der definitive Vertrag wegen des Baues der Tilsit-Insterburger Bahn unterzeichnet worden. Die Englischen Unternehmer, die ihrer Stellung und ihren Fonds nach hinreichende Garantien darbieten, haben die Verpflichtung übernommen, die ganze $7^1/_4$ Meilen lange Bahn in 18 Monaten fertig zu stellen, ausserhalb des Vertrages sogar zugesagt, die Fertigstellung schon in 12 Monaten zu bewirken. Es wird daher mit der Ueberweisung des zum Bahnbau erforderlichen Terrains ohne Verzug sofort vorgegangen werden. Die unverzügliche Ertheilung der Concession ist nicht zu bezweifeln, da die Minister sich dem Unternehmen von Hause aus überaus willfährig erwiesen haben, und das volle Grundcapital nunmehr gesichert ist. Dieses Grundcapital wird aus circa 3 Millionen Thaler bestehen, wovon die Hälfte in Stamm-Actien und die andere Hälfte in 5procentigen Prioritäten ausgegeben werden soll.

Thüringische Eisenbahn. Die D. Ind. Ztg. theilt mit, dass von Waltershausen bis Reinhardtsbrunn (Coburg-Gotha) demnächst eine Eisenbahn gebaut werden solle, die später über Liebenstein bis zur Werrabahn auf Kosten der Thüringischen Bahn ausgedehnt werden würde.

Rheinische Eisenbahnen. Am 6. d. M. fand in Coblenz eine Conferenz von Directoren Rheinischer Eisenbahn-Gesellschaften statt. Es handelte sich dabei um Erweiterung der bestehenden Verkehrs-Einrichtungen. Die Arbeiten an der Bahn von Crefeld nach Cleve werden mit grossem Eifer fortgesetzt. Jedoch ist es sehr zweifelhaft, ob die Eröffnung, wie gehofft, noch in diesem Jahre stattfinden werde. Der Grund dieser Verzögerung liegt weniger in Terrainschwierigkeiten, da die Gegend eben ist, als in Hindernissen bei Herbeischaffung des Baumaterials. Die Gesuche um Concessionirung der Strecke von Cleve nach Zevenaar, sowie von Osterrath nach Essen, beide mit Anlage einer Trajectanstalt, liegen dem Handelsministerium vor. Die Wichtigkeit beider Linien für den Verkehr des Niederrheins, besonders für den Absatz der Ruhrkohlen, ist so gross, dass wir hoffen dürfen, die Concession werde nicht allzulange auf sich warten lassen. So lange die günstige Jahreszeit noch dauert, würden noch Vorarbeiten zu machen sein, um im nächsten Frühjahr den Bau mit aller Kraft in Angriff nehmen zu können. Ueber die Eifelbahn verlautet nichts mehr. Es scheint, die Direction der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft hat keine Lust, ihre Linien durch eine neue zu vermehren, zu deren Rentabilität Jahre gehören, wie solches mit der Deutz-Giessener Bahn der Fall ist. In Betreff der Deutz-Soester Bahn wird jetzt versichert, es sei keineswegs so bestimmt eine Beschaffung des Baucapitals durch Londoner Banquiers in Aussicht gestellt. Diese haben wenigstens die Aufbringung von der Bedingung abhängig gemacht, Schienen, Locomotiven, Waggons u. s. w. aus England zu liefern.

(Act.)

Rheinische Eisenbahn. Der Bau der Coblenzer Rheinbrücke, die mit zwei Land- und zwei Strompfeilern als Bogenbrücke mit Spannweiten von je 308 Fuss construirt wird, hat erfreulichen Fortgang. Vor etwa einem Monat war das Betoniren für den linksrheinischen Stirnpfeiler beendet und gegenwärtig wird das Mauerwerk desselben mit grosser Emsigkeit aufgeführt. Das Pfahlwerk des nach Coblenz liegenden Strompfeilers ist noch in der Herstellung begriffen; jenes des zweiten, nach Ehrenbreitstein liegenden Strompfeilers ist fertig und es konnte schon vor einigen Tagen dort mit dem Anschütten des Beton begonnen werden. Beide Strompfeiler werden noch vor Winter über Wasser sein, so dass Beschädigungen durch den Eisgang nicht mehr zu befürchten sind. Bis zum nächsten Herbste werden sämmtliche Pfeiler auf ihre volle Höhe gebracht, und für das Jahr 1864 wird dann nur noch der Eisenbau erübrigen. Sofern nicht ganz ungewöhnliche Umstände dazwischen treten, wird der grossartige Bau in zwei Jahren gänzlich vollendet sein und dem Verkehr übergeben werden können. (Arbeitgeber).

Illerbahn. (Ulm-Memmingen). Am 11. d. M. (also nicht, wie früher gemeldet, am 12.) ist die $7^1/_2$ Meilen lange Strecke Ulm-Memmingen mit den in der offic. Bekanntmachung S. 827 genannten Stationen und Haltestellen dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Eisenbahn von Wien oder Stockerau nach Budweis. Das Oesterr. Centralblatt ist in der Lage, die von mehreren Blättern gebrachte Nachricht, dass die Concessions-Urkunde für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wien oder Stockerau nach Budweis mit einer Zweigbahn nach Znaim bereits unterzeichnet worden sei, und dass nach derselben der Bau binnen zwei Jahren vollendet sein müsse, als unrichtig zu bezeichnen. Nur die Punctationen für die gedachte Concessions-Urkunde seien zwischen dem Referenten des K. K. Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft und dem Bevollmächtigten der Concessionswerber festgestellt. Eine Zinsengarantie von Seite der Staatsverwaltung werde von den Concessionswerbern nicht beansprucht. Was den Bautermin betrifft, so sei der Beginn des Baues der zu concessionirenden Bahn binnen zwei Jahren vom Tage der Ausfertigung der Concessions-Urkunde an, und die Vollendung und Betriebs-Eröffnung binnen fünf Jahren vom gedachten Zeitpuncte in Aussicht genommen. Bei der bekannten Energie der Unternehmer, welche hiervon erst kürzlich durch den raschen Ausbau der Böhmischen Westbahn ein so glänzendes Beispiel gegeben haben, lasse sich, wenn die Geldverhältnisse sich anders günstiger gestalten, sicher ein früherer Vollendungstermin zum mindesten rücksichtlich der Zweigbahn nach Znaim hoffen.

Eisenbahn-Betrieb.

—y— **Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband.** (Tarif-Abänderung). Es ist beschlossen worden, sämmtliche Sätze des Verbandstarifs auf Zehntel-Groschen abzurunden, und demnach aus allen den Frachtsätzen der Ausnahmeclassen A und B die zweite Decimalstelle durch einfache Streichung zu entfernen, ohne eine weitere Abrundung aufwärts zu gestatten. Beispielsweise werden demnach die Sätze für Dresden-Frankfurt Cl. A = $32_{,05}$ auf $32_{,0}$ und Cl. B $27_{,75}$ auf $27_{,7}$ Sgr. abgeändert.

Die Concurrenzroute über Hof hat die entsprechenden Frachtsätze denen der Mitteldeutschen Route ganz gleich gestellt.

—z— **Mitteldeutscher Eisenbahnverband.** (Tarifsätze für Garanzin und für Ausnahmeclasse D.). Für genannten Artikel werden von jetzt ab folgende ermässigte Frachtsätze angewendet:

zwischen Leipzig und Kehl $26_{,2}$ Sgr.
„ Dresden und Kehl $31_{,1}$ „
„ Leipzig resp. Dresden und Strassburg $1_{,6}$ „ mehr.

Ausserdem sind für diejenigen Stationen, für welche seither wohl Tarifsätze der Ausnahmeclasse C, nicht aber auch solche der Ausnahmeclasse D bestanden haben, letztere eingeführt worden. Es sind dies die Stationen Guntershausen, Warburg, Carlshafen und die Kgl. Württembergischen Stationen im Verkehr mit Hamburg, Lübeck, Rostock, Wismar, Schwerin, Magdeburg, Stettin, Berlin, Dresden, Riesa, Leipzig, Halle und Carlshafen. —

—z— **Mitteldeutscher Eisenbahnverband.** (Güterverkehr). Zu den in § 3 des Reglements genannten Gegenständen, welche von der Beförderung ganz ausgeschlossen oder dazu nur bedingungsweise zugelassen werden, soll auch gerechnet werden:

a) brennbarer Salpeter, nur bedingungsweise in 12—20 Pfd. enthaltenden Kistchen, welche immer mit Papier verklebt und in gleichfalls ausgeklebten grossen Kisten eingeschlossen sind, zu transportiren;

b) gereinigtes Petroleum, unter denselben Bedingungen, wie Photogen und

c) rohes Petroleum, gar nicht zu befördern.

Uebrigens soll die Ziffer 7 auf Seite 10 des Reglements in Parenthese beigefügt werden: (Geschirrlitzen, Hilsen).

Thüringische Eisenbahn. (Personalnachricht). Dem Abtheilungsingenieur und Baumeister Ernst Heinrich Kohl zu Weimar, ist vom Herzoge von Coburg das Herzoglich Sächs. Ernestinische Verdienstkreuz verliehen worden.

Thüringische Eisenbahn. (Directe Billet-Ausgabe und Gepäck-Abfertigung.) Zwischen der Station dieser Bahn Leipzig und den Stationen Wetzlar, Dillenburg, Siegen und Deutz (Cöln) der Deutz-Giessener Eisenbahn ist directe Billet-Ausgabe und directe Gepäck-Abfertigung eingerichtet. Directe Verbindung bis Deutz findet zur Zeit nur durch den Abends um 11 Uhr 8 Min. von Leipzig abgehenden Schnellzug statt. Ankunft in Deutz 1 Uhr Nachmittags. Der um 5 Uhr Morgens von Leipzig abgehende Personenzug hat nur Anschluss nach Wetzlar und Dillenburg und der Morgens 11 Uhr 5 Min. abgehende Schnellzug nach Frankfurt wird von Giessen ab erst am andern Morgen nach Deutz weiter geführt. Uebrigens haben die Billets eine Gültigkeitsdauer von fünf Tagen.

Schlesische Eisenbahnen. (Ermässigter Tarif für Roheisen). Mit dem 15. d. M. tritt für den Transport von Roheisen von den Stationen Czernitz, Rybnick, Orzesche und Nicolai nach sämmtlichen Stationen der Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ein ermässigter Tarif in Kraft, der auf denselben Einheitssätzen beruht, die für den Transport des gedachten Artikels von den Stationen der Oberschlesischen Bahn nach den Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Bahn massgebend sind.

Oberschlesische Eisenbahn. Breslau, 12. Octbr. Die „Schles. Ztg." enthält folgende Notiz: „Die Direction der Oberschlesischen Bahn hat, dem Vernehmen nach, entsprechende Anträge gestellt, um die amtliche Angabe des Staats-Anzeigers, wonach für dieses Jahr 12,449,800 Thlr. Stamm-Actien an der Dividende Theil nehmen sollen, dahin zu berichtigen, dass für jetzt nur 10,673,400 Thlr. an dieser Dividende participiren."

Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Der mit dem 3. Juli cr. eingelegte Extrazug von Wittenberg nach Cöthen wird vorläufig noch bis ultimo d. J. in Kraft bleiben. Derselbe schliesst sich an den letzten 7 Uhr 45 Minuten von Berlin abgehenden Nachtschnellzug, verlässt Wittenberg 9 Uhr 42 Minuten und trifft 11 Uhr Abends in Cöthen ein. (S. off. Bekantm. S. 827.)

Westfälische Eisenbahn. Mit dem 15. d. M. ist im Localverkehr der Westfälischen Eisenbahn ein ermässigter Frachttarif für Grubenholz in Kraft getreten. (S. offic. Bekanntm. S. 827).

Hannoversche Staatsbahnen. (Neuer Fahrplan.) Die General-Direction der Hannoverschen Staatsbahnen macht bekannt, dass wegen einiger Aenderungen der Züge auf den Bahnstrecken Bremen-Geestemünde, Minden-Emden und Hannover-Cassel am 18. d. M. ein neuer Fahrplan für die Hannoverschen Eisenbahnen in Kraft treten wird. (S. off. Bekanntm. S. 827.)

Taunus-Eisenbahn. (Frachtaufschläge). Von dem 15. d. M. an werden im directen Verkehr mit der Rheinischen Bahn sperrige Güter nur mit Frachtaufschlägen befördert, nämlich: mit 50 % Frachtaufschlag:

Bäume und Sträucher in Päcken, ungepresste Baumwolle, Betten, Bettfedern, nicht in Kisten verpackte Hausgeräthe, gepresste Hopfen, Hüte von Bast, Filz, Stroh und Seide, Käfige, unverpackte Klempnerwaaren, Korkholz, musikalische Instrumente mit Ausnahme von Clavieren, Putzfedern und Putzwaaren, einzelne Wagenbestandtheile, Watte und Weberkarden;

mit 100 % Frachtaufschlag: ungepresste Hopfen.

ψ **Kaiserin Elisabeth-Westbahn.** (Unfall.) Als ein Nachtzug der Westbahn von der Station Aschbach abfuhr, bemerkte der Locomotivführer, dass der Bahnwächter vor der Maschine rasch über das Geleise gehen wollte. In demselben Augenblick flog die Kappe des Bahnwächters auf den Tender. Man bemerkte aber nicht, dass ein Unglück geschehen sei, und die Kappe wurde bis Wien mitgenommen. Erst später in der Nacht, als ein zweiter Train dieselbe Stelle passiren sollte, wurde die Leiche des Bahnwärters an der Unglücksstelle entdeckt. Demselben war durch die Räder der Locomotive der Kopf förmlich vom Rumpfe getrennt. (Presse.)

Oesterr. Südbahn. Für die Linie Steinbrück-Sissek ist hinsichtlich des Salztransports bestimmt worden, dass für die in Triest dorthin aufgegebenen Sendungen der Transportpreis $0{,}_{01}$ fl. per Zollcentner und Meile betragen soll.

Ausland.

Warschau-Petersburg. Zur Ergänzung unserer Mittheilung in No. 79 S. 785 über die Eröffnung der fraglichen Bahnstrecke erhalten wir auf unsere Anfrage die officielle Kunde, dass die Strecke Warschau-Petersburg zwar fahrbar, aber bis jetzt dem Betriebe noch nicht übergeben ist.

Schweizer Westbahn. In Rücksicht auf die in letzter Zeit von der Westbahn-Gesellschaft vorgenommenen Verkäufe überflüssiger Bodenstreifen an den Böschungen der Bahn, hat der Waadtländische Staatsrath erklärt, dass derartige Eigenthums-Abtretungen ohne Genehmigung der Regierungs-Behörde ungültig seien. (Gaz. de Laus). In ähnlicher Weise hat sich der Kleine Rath St. Gallens ausgesprochen.

Jura Industriel. Im „Bund" wird ein Gesuch erwähnt, das der Generalrath des Doubs-Departement jüngst in Paris eingereicht hat, um die Herstellung einer directen Eisenbahn-Verbindung mit der Schweiz zu erreichen. Bekanntlich würde eine solche Linie von Besançon über Morteau gehen und sich an den Jura Industriel anschliessen.

Project Yverdon-Payerne-Fribourg. Es scheint, dass zur Realisirung dieses Projects ernsthafte Anstrengungen gemacht werden. Einerseits meldet der in Fribourg erscheinende Indicateur, dass eine grossartige Petition zu Gunsten der genannten Linie sich vorbereite; andererseits veröffentlicht der in Payerne erscheinende Démocrate schon eine Kostenberechnung, nach welcher die $28{,}_{8}$ Kilom. lange Bahn von Yverdon nach Payerne 4,500,000 Fr. kosten würde. Der Bau von Payerne nach Fribourg, über Courtion und Olleyres, $23{,}_{2}$ Kilom. lang, mit 1% grösster Steigung, würde 4,000,000 Fr., — über Seedorf und Montagny, $20{,}_{8}$ Kilom. lang, mit 2% grösster Steigung, nur 2,300,000 Fr. erfordern. Die ganze Bahn käme also (nach den allemal viel zu niedrigen Voranschlägen) auf 7 bis 9 Million. Fr. zu stehen. (Schw. E.-Ztg.).

Ligne d'Italie. Die Gesellschaft der Ligne d'Italie hat die staatsräthliche Genehmigung zu den Plänen für die Strecke von Sitten nach Sierre erhalten. Es fragt sich aber trotzdem, ob dieser Weiter-Bau zu Stande kommt, da die Strecke Bouveret-Sitten nicht einmal die Betriebskosten deckt und die Fortsetzung von da noch weniger Einnahmen verspricht.

—t— **Eisenbahnbrücke bei Calcutta.** Ueber den Fluss Hooghly bei Calcutta wird nach dem Plan des Ingenieurs Turnbull für die Ostindische Eisenbahn eine grosse Hängebrücke erbaut, welche 5 mittlere Oeffnungen von 400 Fuss und 2 Endöffnungen von 200 Fuss Weite erhält. Zwischen den Hängeisen wird die Brücke 34 Fuss breit, wovon 14 Fuss für ein Eisenbahngleis und 20 Fuss für einen Fahrweg und Fussweg bestimmt sind. Die Baukosten sind zu 280,000 £ veranschlagt. Die untere Fläche der Brückenbahn soll 25 Fuss hoch über dem Wasser liegen, damit auch die grössten Flussdampfschiffe mit niedergelegtem Schornstein darunter passiren können. Die Bahn wird von beiden Seiten her auf $3{}^{1}/_{2}$ Engl. Meilen Länge mit 1 : 300 Neigung zur Brücke aufwärts steigen.

(Nach dem Engineer vom 12. Septbr. d. J.)

Technische Notizen.

—t— **Geschweisste Dampfkessel.** Im Engineer vom 12. Septbr. dieses Jahr. wird das Zusammenschweissen (anstatt des gewöhnlichen Zusammennietens) der Kesselbleche nach Bertram's Patent warm empfohlen. Dabei benutzt man nämlich 2 transportable Glühöfen, aus denen die Flammen durch passende Mundstücke von beiden Seiten her auf die zu schweissenden Ränder der Kesselbleche gerichtet werden. Sobald die Bleche dann daselbst genügend erhitzt sind, so wird das Zusammenschweissen durch Hämmer, welche dicht neben jenen Mundstücken angebracht sind, bewirkt. Auf diese Weise kann man ganze Dampfkessel, ohne ein einziges Niet, nur mit Schweissfugen vollständig fertig herstellen. Nach sorgsamen Versuchen, die bereits vor 5 Jahren am Kriegshafen zu Woolwich angestellt wurden, betrug die Festigkeit einer solchen Schweissfuge etwa $^{5}/_{6}$ von der Festigkeit des Eisenblechs, falls dasselbe $^{1}/_{2}$ Zoll dick war, und bei dünnerem Blech von $^{7}/_{16}$ und $^{3}/_{8}$ Zoll Dicke zeigten die Schweissfugen sogar eine noch etwas grössere Festigkeit als das übrige Blech. Ein 12 Fuss langer eiserner Träger von $^{3}/_{8}$ Zoll Eisenstärke wurde aus 2 Theilen auf seine ganze Länge in $1{}^{1}/_{3}$ Stunden zusammengeschweisst. In solcher Weise sind auch die auf der diesjährigen Londoner Ausstellung befindlichen Träger von I T Eisen hergestellt. Mr. Bertram glaubt, dass dieses Verfahren auf eiserne Platten von jeder beliebigen Stärke, von $^{1}/_{16}$ bis zu 6 Zoll hin, anwendbar sein würde. Es ist zu hoffen, dass dieses Verfahren namentlich bei der Fabrication von Dampfkesseln immer weiteren Eingang finden werde. In den Fabriken von Hackworth und von Sharp, Stewart & Comp. werden bereits die Langfugen der Kesselbleche, und in der Fabrik von Bury die ganzen Locomotiv-Feuerbüchsen in solcher Weise geschweisst.

Eis-Locomotiven zum Waarentransport auf gefrorenen Flüssen und Landseen werden für einen Unternehmer in Russland von Nath. Grew in England gebaut. Die Maschine stützt sich auf 2 Triebräder, deren Umfang mit Stahlspitzen versehen ist, und auf 4 an den Enden des Rahmens angebrachte eiserne Schlitten. Ohne Wasser soll sie kaum 75 Centner wiegen.

Schmiedeeiserne Brücke über den Canal von St. Denis. Dieselbe führt die Eisenbahn von Paris nach Creil in einer Spannweite von 45 Meter über den genannten Canal. Das Constructionssystem des Oberbaues darf zu den interessantesten und verdienstvollsten der Neuzeit gerechnet werden. Dasselbe wird nämlich von einem schmiedeeisernen parabolisch geformten Bogen (von $4{,}_{5}$ Meter Pfeil) gebildet, welcher mit dem Fahrbahnträger durch einfache (rechtwinkelige) Dreiecksverstrebungen zu einem steifen Träger verbunden ist und also in der Grundform mit der Theissbrücke bei Szegedin übereinstimmt. Ausser den Details-Anordnungen ist aber bei dieser Brücke als neu die Anwendung von Scharnieren hervorzuheben, welche die Auflagerdrücke des Bogens auf die Widerlager übertragen, und die den Zweck haben, die Einflüsse der Temperatur auf die steife Bogenconstruction unschädlich zu machen. Die Absicht des Constructeurs,

in dem Scheitel des Bogens ein drittes Scharnier anzubringen, womit der genannte Zweck erst vollständig erreicht worden wäre, konnte nicht zur Ausführung kommen, weil bei der sehr schiefen Lage der Brücke dadurch Unbequemlichkeiten für die Herstellung der Querverbindung der Träger entstanden wären.

Das Gewicht der Brücke für 2 Gleise beträgt 135,000 Kil., mithin 3000 Kil. pro laufenden Meter.

(Aus Armengaud's „Publication industrielle," Bd. XII, Heft 3 u. 4.)

Ueber Fabrication der Eisenbahnschienen. Die auf den Schweizerischen Eisenbahnen mit den verwandten Englischen Schienen vielfach gemachte Erfahrung, dass der aus besserem Eisen bestehende obere Theil des Schienenkopfes dem starken Drucke der Maschinen-Triebräder nicht genügend widerstehen könne und platt- und abgedrückt werde, ist besonders auf solchen Gleisen zu beobachten gewesen, welche nur zum Bergauffahren dienen. Der Grund der Erscheinung überhaupt wird in der mangelhaften Schweissung der beiden Eisensorten gefunden. Ein in der Schweizer. Polyt. Zeitschr. Bd. VI (1861) Heft 1 mitgetheilter Bericht des Herrn J. J. Bodmer aus Zürich vom Ende des Jahres 1859 enthält eine Beschreibung des Verfahrens, welches in den Englischen Fabriken bei der Schienenanfertigung gewöhnlich in Anwendung kommt. Der genannte Herr ist zu der Ueberzeugung gekommen, dass die dauerhaftesten Schienen (Stahlschienen ausgenommen) solche aus lauter Puddeleisen sind.

Turner und Gibson's Brücken. Für den Fall, dass eine feste Eisenbahnbrücke den freien Verkehr auf dem zu überschreitenden Flusse oder Canale stören würde, haben die genannten Herren eine eigenthümliche Brücken-Construction gemacht. Es wird nämlich, wenn ein Schiff passiren soll, die Brücke auf dem einen Ufer so weit auf's Land gezogen, dass die Hälfte des Flusses oder Canals frei wird, zu welchem Zweck die Brücke auf grossen Rollen läuft.

Schifffahrt.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft. (Fahrplan der Personenschiffe) vom 1. Octbr. 1862 angefangen bis auf Weiteres.

Donau-Fahrten.

Abwärts: Von Donauwörth nach Regensburg jeden Tag geraden Datums 8½ Uhr früh, von Passau nach Linz jeden Tag ungeraden Datums 12 Uhr Mittags, von Linz nach Wien täglich 8 Uhr früh. I. Platz 6 fl. II. Platz 4 fl., von Wien nach Pest täglich 6½ Uhr früh. I. Platz 8 fl., II. Platz 5 fl. 35 kr.; von Raab nach Pest jeden Tag ungeraden Datums 6 Uhr früh, von Pest nach Mohács und Essegg täglich 6 Uhr früh, von Pest nach Semlin Montag, Mittwoch und Samstag 6 Uhr früh, von Pest nach Orsova, Giurgevo, Galatz und Constantinopel Mittwoch 6 Uhr früh.

Aufwärts: Von Regensburg nach Donauwörth jeden Tag geraden Datums 7 Uhr früh, von Linz nach Passau jeden Tag geraden Datums 7 Uhr früh, von Wien nach Linz täglich. Abfahrt aus dem Donaucanal um 6 Uhr früh, von Nussdorf um 7¼ Uhr früh; von Pest nach Wien täglich 6 Uhr Nachmittags, von Pest nach Raab jeden Tag geraden Datums 7 Uhr früh, von Mohács nach Pest täglich 6 Uhr Abends, von Essegg nach Pest täglich, von Semlin nach Pest Sonntag, Dienstag und Freitag 12 Uhr Nachts, von Orsova nach Semlin und Pest Freitag bei Tagesanbruch, von Galatz nach Orsova Samstag Abends, von Constantinopel via Galatz nach Orsova, Semlin, Pest und Wien jeden Donnerstag 3 Uhr Nachmittags.

Die Fahrten von und nach Mohács stehen mit der Fünfkirchener Eisenbahn in Verbindung.

Eilfahrten-Verbindung

zwischen Wien, Pest, Bazias, Giurgevo (Bukarest), Braila, Galatz (Jassy), Odessa und Constantinopel mit den Eilschiffen: „Franz Joseph," „Széchény," „Albrecht" und „Sophie" (die Schiffe sind mit allem Comfort eingerichtet, mit bequemen Schlafsalons und vollständigen Betten, Extra-Cabinen, Speisesalon, Badezimmer etc. versehen), wöchentlich zweimal.

Abwärts: I. Von Wien Sonntag 6½ Uhr früh, mit gewöhnlichem Schiffe bis Pest, von Pest Montag 7 Uhr früh, von Bazias Dienstag 8½ Uhr früh. Ankunft in Czernawoda Mittwoch Abends, in Constantinopel Freitag früh, in Galatz Donnerstag früh, von Galatz nach Odessa Donnerstag nach Ankunft des Eilschiffes. II. Von Bazias Samstag 8½ Uhr früh. Ankunft in Czernawoda Sonntag Abends, in Constantinopel Dienstag früh, in Galatz Montag früh. Aufwärts: I. Von Galatz Freitag 6 Uhr Abends, von Constantinopel Donnerstag 3 Uhr Nachmittags, von Czernawoda Samstag früh. Ankunft in Bazias Montag Nachmittags, in Pest Mittwoch früh. II. Von Odessa Montag 6 Uhr Nachmittag, von Galatz Dienstag 6 Uhr Nachmittag, von Constantinopel Montag 3 Uhr Nachmittag, von Czernawoda Mittwoch früh. Ankunft in Bazias Freitag Nachmittags.

Theiss-Fahrten.

Von Szegedin nach Semlin Mittwoch und Samstag 5 Uhr früh; von Semlin nach Szegedin Sonntag und Donnerstag 12 Uhr Mittag.

Save-Fahrten.

Von Sissek nach Semlin Montag 5 Uhr früh; von Semlin nach Sissek Donnerstag Mittag.

Längs des Serbischen Ufers.

Von Schabatz nach Belgrad Sonntag und Donnerstag früh, von Belgrad nach Gradischte Montag und Freitag früh; von Belgrad nach Schabatz Mittwoch und Samstag Abends, von Gradischte nach Belgrad Dienstag und Samstag früh. (Oesterr. Central-Bl.)

AC. Der Great Eastern lag nach Nachrichten von Newyork vom 24. Septbr. noch immer in Flushing Bay, woselbst der Schaden, den er während der letzten Reise nach Newyork durch Anseglung eines Felsen unweit Montauk Point erlitt, reparirt wird. Aus den Aussagen der Taucher geht hervor, dass das in den Schiffsboden gestossene Loch nur längs einer Platte sich befindet und mehrere Fuss lang ist. Die innere Eisenhaut ist ganz unbeschädigt geblieben, so dass das Schiff getrost seine Reise über den Ocean mit ebenso grosser Sicherheit antreten könnte, wie andere Dampfer. Demohngeachtet betreibt man die vollständige Reparatur mit der grössten Energie, und hat hierbei ein eigenthümlich einfaches Verfahren eingeschlagen, das bereits mit Erfolg in England angewandt wurde und das die ungetheilteste Zustimmung der bedeutendsten Americanischen Ingenieure fand. Man hat nämlich ein ziemlich grosses Lichterfahrzeug mit entsprechend hohem Bord genommen, dessen obere Kante dergestalt gepolstert ist, dass es sich fest an den Schiffsboden, unter den dasselbe gebracht werden soll, anschliesst. Auf der einen Seite befinden sich zwei längere Röhren, weit genug, dass Menschen und Materialien hindurch können. Diese sind so gearbeitet, dass sie an der Seite des Schiffes hinauf über die Wasserfläche hinausragen. Nachdem nun das so hergerichtete Lichterboot genügend versenkt worden, wird es unter das Schiff genau an die beschädigte Stelle gebracht und dann vermittelst unter dem Schiffsboden durchgehende Ketten, die man fest einwindet, dergestalt gegen denselben gedrückt, dass kein Wasser mehr hineindringen kann. Vermittelst Pumpen, die man in die Röhren bringt, wird sodann alles Wasser ausgepumpt und die Arbeiter können ohne weitere Umstände nun hinabgelassen werden, um die nothwendigen Reparaturen vorzunehmen. Man hofft auf diese Weise in wenigen Tagen die Reparatur des Schiffs beschafft zu haben.

Literatur.

♂ **„Handbuch der vergleichenden Statistik der Völkerzustands- und Staatenkunde."** Für den allgemeinen practischen Gebrauch von G. Fr. Kolb. Dritte umgearbeitete Auflage. Leipzig 1862. XVI und 479 S. Preis 4 fl. 15 kr.

Die erste Auflage dieses Werks erschien im Jahre 1856 und war der erste Versuch, für den allgemeinen practischen Gebrauch ein Handbuch herzustellen. Es wurde dasselbe von der Kritik günstig beurtheilt und vom Publicum überall gern aufgenommen. Im Jahre 1860 folgte die zweite umgearbeitete Auflage, und jetzt liegt die dritte vor, welche um etwa 3 Bogen vergrössert ist, bezüglich der Verarbeitung des Materials aber die frühere Reihenfolge und Eintheilung beibehalten hat. Neben den Europäischen Grossmächten (Grossbritannien, Frankreich, Russland, Oesterreich, Preussen) sind behandelt Deutschland und die einzelnen Bundesstaaten, Italien und die übrigen Europäischen Staaten, America (die Vereinigten Staaten und die übrigen Staaten), und zwar je „Land und Leute im Allgemeinen; Finanzen (Staatshaushalt, Schuldenstand); Militär; sociale, Gewerbs- und Handelsverhältnisse (Handel-Transport- und Verkehrswesen, Münze und Masse); endlich auswärtige Besitzungen der Seemächte." Sodann folgen: allgemeine Uebersichten, bezüglich deren No. IV Industrie- und Verkehrsverhältnisse hervorzuheben sind, endlich Socialstatistik (allgemein menschliche Verhältnisse) und Nachträge.

Ein kleineres Werk desselben Verfassers **„Grundriss der Statistik,"** Leipzig 1862, 78 S., Preis 36 kr. enthält einen gedrängten Auszug aus dem erstgenannten Werke und bringt eine Anzahl der allgemeinsten statistischen Notizen zur Befriedigung des zunächst Wissensnöthigen. Mit Recht wird es bezeichnet als ein Handbüchlein für Jedermann."

Wir beeilen uns, den Lesern dieser Blätter die genannten beiden Werke warm zu empfehlen.

♂ **„Commentar zum allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch,"** von Dr. Fr. von Hahn, Braunschweig, 1862. Das von den Thüringischen Staaten abgeordnete Mitglied der Bundescommission zur Berathung des Entwurfs eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs, Professor von Hahn in Jena, will im vorstehenden Werke eine allseitige Erläuterung des Gesetzbuches geben, und zwar in 2 Bänden, von denen der erste Band das 1. 2. und 3. Buch umfasst, zugleich als Einleitung die Entstehungsgeschichte, eine allgemeine Characteristik und eine Untersuchung über das Verhältniss desselben zum alten Recht enthalten soll. Zur Zeit liegt die erste Abtheilung des 1. Bandes vor, welche das 1. Buch des Handelsgesetzbuchs commentirt. Eine eingehende Besprechung bis dahin vorbehaltend, wo das Werk vollständig erschienen ist, bemerken wir jetzt nur, dass der Commentar den Inhalt der Commissions-Protocolle zu den einzelnen Paragraphen mittheilt und dabei die seinerzeit erschienenen Kritiken des Entwurfs namentlich von Goldschmidt, Endemann, Anschütz, Schliemann, Dietzel berücksichtigt. Für den Practiker wird sich dieser Commentar namentlich zum Handgebrauch empfehlen, da letzterer, soweit sich dermalen übersehen lässt, das für die Interpretation vorhandene Material ebenso fleissig als vollständig und übersichtlich zusammenstellt. —

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten ist die $7^1/_2$ Meilen lange Strecke der Illerbahn von **Ulm** bis **Memmingen** mit den Stationen

Senden, Illertiessen, Altenstadt; Kellmünz, Fellheim und Memmingen und den Haltestellen Vohringen und Heimertingen

am 11. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahnverwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 13. October 1862.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Der mit dem 3. Juli cr. eingelegte **Extrazug von Wittenberg nach Cöthen** wird vorläufig noch **bis ultimo d. J.** in Kraft bleiben. Derselbe schliesst sich an den letzten 7 Uhr 45 Minuten von Berlin abgehenden Nachtschnellzug, verlässt Wittenberg 9 Uhr 42 Minuten und trifft 11 Uhr Abends in Cöthen ein.

Berlin, den 10. October 1862.

Die Direction.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Vom **15. d. Mts.** ab tritt im Local-Verkehr diesseitiger Bahn ein ermässigter Frachttarif für **Grubenholz** in Kraft, welcher auf unseren Stationen unentgeltlich zu haben ist.

Münster, den 13. October 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Im Verkehr des Ostfriesisch-Rheinischen Eisenbahn-Verbandes tritt vom 20. cr. ab ein **ermässigter Frachttarif für Roheisen-Transporte** in Kraft, welcher bei unseren betreffenden Güter-Expeditionen unentgeltlich zu haben ist.

Münster, den 13. October 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Kgl. Hannoversche Staatseisenbahnen.

Wegen einiger Aenderungen der Züge auf den Bahnstrecken Bremen-Geestemünde, Minden-Emden und Hannover-Cassel wird am 18. d. Mts. ein neuer Fahrplan für die unter Hannoverscher Verwaltung stehenden Eisenbahnen in Ausführung gesetzt. Derselbe ist durch Anschlag auf den Stationen zur Kenntniss des Publicums gebracht. Der grosse Fahrplan ist zu dem Preise von $2^1/_2$ Gr., der Fahrplan in Taschenformat zu $1^1/_2$ Gr. für das Exemplar in sämmtlichen Billet-Expeditionen zu erhalten.

Hannover, den 13. October 1862.

Königlich Hannoversche General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen.
Hartmann.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

In der heutigen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die nach §. 72 des Statuts zu einer gültigen Beschlussfassung erforderliche Anzahl von Stimmen nicht vertreten gewesen, weshalb die Herren Actionäre zu einer neuen General-Versammlung auf

den 29. November d. J., Vormittags 11 Uhr,
im hiesigen Stationsgebäude

eingeladen werden, um nach Stimmenmehrheit der alsdann anwesenden Actionäre endgültig darüber zu beschliessen:

1) ob und unter welchen Bedingungen die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft das gesammte Vermögen der Prinz Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft zu dem Zwecke übernehmen soll, um die Prinz Wilhelm Eisenbahn mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn als einen integrirenden Theil der letzteren zu vereinigen;
2) ob die zufolge des Statut-Nachtrags vom 6. Juli 1853 für den Bau der Dortmund-Soester Eisenbahn emittirten Stamm-Actien Lit. B. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in Bergisch-Märkische Stamm-Actien Lit. A. umgewandelt werden sollen;
3) ob die zufolge des mit dem Staate am 14. September 1850 abgeschlossenen Vertrages eingesetzte Deputation der Actionäre um zwei Mitglieder zu vermehren;
4) ob das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen sei:
   a) auf Herstellung einer Eisenbahn von Elberfeld nach Deutz, resp. Cöln;
   b) auf Herstellung einer Eisenbahn von Unna nach Hamm;
   c) auf Herstellung einer festen Eisenbahn-Brücke bei Düsseldorf, behufs Verbindung mit dem linksrheinischen Bahnnetze;
5) ob zur Erledigung der vorstehend sub No. 1 bis 4 incl. aufgeführten Gegenstände die Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld und die Deputation der Actionäre unbeschränkt zu bevollmächtigen seien, die erforderlichen Vereinbarungen und Statut-Abänderungen herbeizuführen und die erforderlichen Capitalien durch Emission von neuen Stamm-Actien oder Prioritäts-Obligationen zu beschaffen.

In Gemässheit der Vorschriften in den §§. 66 und 67 des Statuts hat die Legitimation zur Betheiligung an der General-Versammlung in den drei letzten Tagen vor derselben durch Vorzeigung der Actien entweder bei der Direction oder bei einem öffentlichen Notar zu erfolgen.

Elberfeld, den 11. October 1862.

Der Vorsitzende der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.
Geheime Commerzienrath **Daniel von der Heydt.**

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Abnahme-Frist für alle in **Frankfurt a. O.** während der Messen eingehenden, auch die Bahnhof restante gestellten Messgüter wird für den Zeitraum von 14 Tagen vor dem Einläuten bis 14 Tage nach dem Einläuten der Messen auf 4 Stunden von der Entladung des betreffenden Wagens ab gerechnet, festgesetzt, wovon das betheiligte Publicum mit dem Bemerken hierdurch in Kenntniss gesetzt wird, dass nach Ablauf dieser Frist die Güter

sofort den von uns bestellten Spediteuren auf Lager und zur demnächstigen Auslieferung an die Empfänger werden übergeben werden.

Berlin den 2. October 1862.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königliche Ostbahn.

Die Lieferung von

32,000 Stück eichenen oder kiefernen Bahnschwellen,

abzuliefern auf einem beliebigen Bahnhofe der Ostbahn oder am Ufer der Brahe beim Bahnhofe Bromberg, soll im Wege der öffentlichen Submission im Ganzen oder in einzelnen Loosen verdungen werden.

Offerten auf diese Lieferung sind uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Bahnschwellen"

versehen, bis zu dem am

Montag den 3. November c. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in unserem Geschäftslocale auf dem hiesigen Bahnhofe in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen können in unserem Central-Büreau während der Geschäftsstunden eingesehen werden und werden auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 3. October 1862.

Königliche Direction.

Königliche Ostbahn.

Zur Ausführung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke zwischen Driesen und Filehne soll die Lieferung von:

a) 9000 Stück 21 Fuss langen Eisenbahnschienen, abzuliefern auf einem beliebigen, jedoch speciell zu bezeichnenden Bahnhofe der Ostbahn,
b) 1307 Centner oder 18,000 Stück Seitenlaschen,
c) 545 Centner oder 9000 Stück Unterlagsplatten,
d) 828 Centner oder 150,000 Stück Hakennägel und
e) 336 Centner oder 38,000 Stück Laschenschraubenbolzen mit 100 Stück Schraubenschlüsseln,

ad b bis e abzuliefern auf Bahnhof Bromberg, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung vorerwähnter Gegenstände sind uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Schienen, resp. Klein-Eisenzeug für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem am

Mittwoch, den 5. November cr. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in unserem Geschäftslocale auf dem hiesigen Bahnhofe in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Cöln, sowie in unserem Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofrei an unseren Büreau-Vorsteher Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 3. October 1862.

Königliche Direction der Ostbahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Der Bedarf von 150 bis 200 Ctr. baumwollene Putzfäden soll im Wege der Submission in Lieferung ausgegeben werden. Offerten auf Lieferung sind unter Beifügung von Proben und Angabe der Lieferzeit bis zum 30. d. M. einzusenden.

Berlin, den 11. October 1862.

Die Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1863 zur Locomotivfeuerung erforderlichen Quantums von

180,000 Tonnen Steinkohlen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch den 22. October d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Lokale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Lokale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 6. October 1862.

Königl. Direction.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Werra-Eisenbahn. Am 1. October 1862.

A. Fehlende:

IIIII. 2 Colli Eisen (81 Pfd.) von Soest, fehlen in Salzungen seit 21. Juli 1862.
52. 1 Ofentheil von Soest, fehlt in Salzungen seit 20. September 1862.
Station Immelborn. 1 Wagendecke von Neustadt, resp. Guntershausen, fehlt in Immelborn seit 18. Juli 1862.
L 10. 1 Pack Leder (80 Pfd.) von Leipzig, fehlt in Walldorf seit 27. September 1862.
Eschweiler Raffini. 2 Block Blei (266 Pfd.) von Düsseldorf, fehlen in Grimmenthal seit 12. Juni 1862.
A. 1 Stab Eisen (46 Pfd.) von Lippstadt, fehlt in Grimmenthal seit 6. Juli 1862.
H B. 31 Schafthölzer (243 Pfd.) von Lichtenfels, fehlen in Grimmenthal seit 15. Juli 1862.
A S. 5 Stück Schafthölzer von Mainz, fehlen in Grimmenthal seit 11. August 1862.
J J & C 1662. 1 Kiste Confect (48 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Hildburghausen seit 30. Juni 1862.
G Z 524. 1 Ballen woll. Waaren (25 Pfd.) von Mainz, fehlt in Sonneberg seit 20. Februar 1862.
℗ 551. 1 Kiste Kurzwaaren (62 Pfd.) von Schweinfurt, fehlt in Sonneberg seit 11. April 1862.
A. 1 Stück Eisen (135 Pfd.) von Sonneberg, fehlt in Lichtenfels seit 23. Februar 1862.

B. Ueberzählige:

1 Sack mit rohen eisernen Thürdrückern (18 Pfd.), lagert in Coburg seit 25. April 1862.
E. 1 Kochröhre lagert in Lichtenfels seit 12. Juni 1862.
M 65. 1 Kiste (148 Pfd.) lagert in Lichtenfels.
I 33. 1 Ballen Emballage lagert in Lichtenfels.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Taunus-Eisenbahn. September 1862:

Einnahme für Personen	Güter	Extraord.	Summa	Bis ult. Sept. 62:
79,495 fl.	22,178 fl.	1,584 fl.	103,257 fl.	711,522 fl.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Einnahmen für Personen	Güter	Tel. Depeschen	Extra	Summa
Septbr. 1862: 4,201 Thlr.	6,875 Thlr.	22 Thlr.	1,690 Thlr.	12,788 Thlr.

„ 1861: 11,172 Thlr. Septbr. 1862: + 1,616 Thlr. Bis ult. Septbr. 1862: + 14,759 Thlr.

K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn. September 1862:

für Pers. etc.	Reisegepäck etc.	Frachten	Extraord.	Summa:
288,562 fl. 64 kr.	14,381 fl. 21 kr.	317,439 fl. 83 kr.	1,282 fl. 30 kr.	621,665 fl. 98 kr.

Septbr. 1861: 688,289 fl. 85 kr. Daher Septbr. 1862: — 66,633 fl. 87 kr. Bis ult. Septbr. 1862: 4,431,549 fl. 9 kr. 1861: 3,689,920 fl. 10 kr. Mithin 1862: + 741,628 fl. 99 kr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Frachten	Zusammen
September 1862:	8,569 fl. 19 kr.	17,798 fl. 60 kr.	26,367 fl. 79 kr.
Bis ult. Sept. 1862:	65,103 „ 99 „	169,451 „ 32 „	234.555 „ 31 „
„ „ „	1861: 217,296 fl. 63 kr.	Daher 1862 mehr:	17,258 fl. 68 kr.

Böhmische Westbahn. Betriebsstrecke 25½ Meil. September 1862: 27,579 Personen. 362,270 Ctr. Güter. Einnahme 125,060 fl. 58 kr. Vom 15. Juli bis 31. August 54,816 Pers. 584,551 Ctr. Güter. Einnahme 218,416 fl. 46 kr. Zusammen 343,477 fl. 4 kr. In dieser Summe sind inbegriffen 496 Mann Militär. Ausserdem wurden 21,604 Ctr. 73 Pfd. Bahnbetriebs-Frachten gebührenfrei befördert.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

N°. 85. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1300 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 22. October 1862.

Inhalt: Das Frachtbrief-Formular des neuen Vereins-Reglement. — Die Preussischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate. Americanische Eisenbahnwagen — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Ostholsteinisches Eisenbahn-Project. Gera-Hof. Nassauische Staatsbahn, Lahnbahn, Eröffnung. Hessische Ludwigsbahn, Probefahrt auf der linksmainischen Bahn. — b. Eisenbahn-Betrieb: Bergisch-Märkische Eisenbahn, Eisenbahnnetz, Fahrplan-Aenderung. Hannoversche Staatsbahn, Frachtermässigung. Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Grossenhainer Zweigbahn, Betriebseröffnung und directer Verkehr. Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband, Werth- und Interesse-Declaration. — Ausland: Bernische Staatsbahn, Trace. Italienische Eisenbahnen. Unterirdische Eisenbahn zu London, Eröffnung. Sibirische Eisenbahnen. Brasilianische Eisenbahnen, Berichtigung. — Miscellen. Stephenson-Denkmal. Eisenbahnkarten-Auction in Leipzig. — Technische Notizen: Wirksamkeit der Dampfmäntel bei Dampfmaschinen. Leuchtgas für Eisenbahnwagen. Verbesserte Weichensignalscheiben. Eiserne Glockenhäuschen für electrische Läutesignale. — Telegraphenwesen. Telegraphen-Kabel zwischen Mannheim und Ludwigshafen. Oesterreich, Ermächtigung der Eisenbahntelegraphenstationen zur internationalen Telegraphen-Correspondenz. Privat-Telegraphennetz in Wien. Telegraphenvertrag der Schweiz mit Bayern. — Postwesen. Nord-America, Verbrauch von Postmarken. — Schifffahrt: Niederlande, Gesetzentwurf betreffend, „Verbesserung der Wasserwege bei Amsterdam und Rotterdam nach der See." Spanische Schifffahrt, Gleichstellung der Dampfschiffe aller Nationen bei den regelmässigen Fahrten. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Bergisch-Märkische Eisenbahn**, Zahlung der nicht-convertirten gekündigten Prioritäts-Obligationen. **Kgl. Hannoversche Staatsbahnen**, Fahrplan-Aenderung. Submissionen der **Leipzig-Dresdner Eisenbahn** und **Königl. Ostbahn**. — **Fehlende etc. Güter** der Thüringische-Eisenbahn. — **Einnahmen.** — II. Privat-Anzeigen

Das Frachtbrief-Formular des neuen Vereins-Reglements.

In No. 57 und 70 der Vereins-Zeitung hat das Frachtbrief-Formular des neuen Vereins-Reglements bereits eine sachgemässe Besprechung erfahren. Die Hauptpuncte, in denen dasselbe der Verbesserung bedürftig erscheint, sind kurz folgende:

1) Das Formular ist unbequem gross und zwar unnöthigerweise.

2) Es ist nicht empfehlenswerth, die Werth-Versicherungs- und die Lieferungs-Versicherungs-Declarationen, sowie die Nachnahme sämmtlich unter einander zu setzen. Die Gründe sind in No. 70 der Vereins-Zeitung sehr richtig angegeben worden. Die Declarationen stehen besser auf der innern Seite des Frachtbriefes, doch scheint es nicht zu genügen, diese Declarationen nur in Zahlen in den Columnen des Frachtbriefes aufzuführen; vielmehr ist der bisherige Modus vorzuziehen und steht ausserdem in Ansehung des Lieferungs-Interesses durch Beschluss der Amsterdamer General-Versammlung, welcher dafür die Einfassung mit einem breiten schwarzen Rande vorschreibt, schon fest. Der nöthige Raum für die Declarationen kann auch auf der innern Seite sehr gut gewonnen werden.

3) Wenn auch die Specification der Nachnahme nach dem Vereins-Reglement verlangt werden kann, so kommt sie doch, wie in No. 70 der Vereins-Zeitung richtig hervorgehoben ist, so selten vor, dass es unnöthig ist, im Formular des Frachtbriefes den Raum dadurch zu beeinträchtigen. In den seltenen Fällen, wo solche Specification wirklich vorkommt, wird sich schon Platz zur Eintragung derselben finden.

4) Die Columne für die Francaturbeträge erscheint unnöthig. Es empfiehlt sich, an deren Stelle eine Spalte für Aufnahme der Karten-Position und Nummer zu setzen.

5) Es wird nicht unangemessen erscheinen, die Wiederherstellung des in einem älteren Frachtbrief-Formulare befindlichen Coupons nochmals zur Sprache zu bringen, nachdem darauf gerichtete Wünsche von mehreren Seiten ausgesprochen und von einigen Verwaltungen der Coupon sogar für unentbehrlich erklärt worden ist.

Ueberdies kann derselbe überall da zur zweckmässigen Verwendung kommen, wo der Adressat sich mittelst eines Abschnittes legitimiren soll.

6) Der Nota ist ein grösserer Raum zu wünschen, als das bisherige Formular ihn darbietet. Dieser Raum kann dadurch gewonnen werden, dass die Adresse gleich oben auf der Rückseite ihren Platz findet.

Der anliegende Entwurf eines Formulars trägt den vorstehenden Bemerkungen Rechnung und wird im Uebrigen seine Erklärung in sich selbst finden.

Den 14. October 1862. M.

Die Preussischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate.

Die Alternative: Staats-Eisenbahnen oder Privat-Eisenbahnen, sowie die daran anknüpfende weitere Frage, wie sich der Staat zu den Privat-Eisenbahnen verhalten, sie unterstützen und beaufsichtigen soll, hat eine lange Zeit den Hauptgegenstand der öffentlichen Discussion über die Eisenbahnen überhaupt abgegeben. Der zur Lösung dieser Frage mit grossem Eifer, oft mit leidenschaftlicher Hitze, hin und wieder auch mit einem Aufgebot von verdächtigenden Motiven geführte Kampf ist weder durch eine Versöhnung der streitenden Partheien, noch durch einen bestimmten Entscheid der Praxis bis jetzt zu einem abschliessenden Ende geführt worden.

Namentlich in Preussen hat dieser Streit so lange gespielt, als dort Eisenbahnen existiren. Das Preussische Abgeordnetenhaus hat sich noch jüngst eingehend mit den hier in Betracht kommenden Principienfragen beschäftigt.*

* In der Sitzung vom 1. August d. J. wurde der von den Abgeordneten Michaelis und Lette gestellte Antrag, das Haus wolle beschliessen, die Erwartung auszusprechen:

1) dass die Königliche Staatsregierung den eigenen Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch den Staat künftig nur noch da für zulässig erachten werde, wo dies durch allgemeine politische Rücksichten, oder durch die besonderen

Wenn es auch nicht die Aufgabe der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (in welchem Vereine ja Staats- und Privatbahnen gleichmässig vertreten sind) sein kann, diese allerdings sehr wichtigen Principienfragen zum Austrag zu bringen, so haben letztere doch Veranlassung zu den nachfolgenden Untersuchungen gegeben: wie sich historisch das Verhältniss des Preussischen Staats zu den Preussischen Eisenbahnen im Laufe der Zeit entwickelt, in welcher Weise die Preussische Staatsregierung sich bei dem Baue und Betriebe derselben betheiligt hat.

1) 1834 bis 1842.

Die Preussische Regierung überliess Anfangs die Ausführung von Eisenbahnen, dem Beispiele Englands folgend, ganz der Privatindustrie, welche in den Jahren 1834 und 1835 sich für den Eisenbahnbau zu interessiren begann.

Es bildeten sich in den verschiedenen Gegenden des Landes Comités, um Eisenbahnanlagen in Angriff zu nehmen, und wurden mehrere Linien projectirt und begonnen.

Die Regierung betheiligte sich nur durch Beförderung dieser Bemühungen im Wege der Gesetzgebung, und suchte namentlich hierbei dahin zu wirken, dass bei Erbauung und Benutzung der Eisenbahnen, die öffentlichen Interessen gewahrt würden. —

Nachdem im Juli 1836 die allgemeinen Bestimmungen veröffentlicht waren, „welche bei den Eisenbahnunternehmungen, die für gemeinnützlich und zur Genehmigung geeignet befunden werden, den weiteren Verhandlungen zur Vorbereitung der Allerhöchsten Bestätigung der Gesellschaft und Ertheilung der Concession zu Grunde zu legen sind," beauftragte die Regierung im Frühjahr 1837 eine Commission aus Beamten der verschiedenen, bei den Eisenbahnen interessirten, öffentlichen Verwaltungszweige mit der Vorbereitung zu einem Gesetz über die Eisenbahnen und erliess unterm 3. November 1838 „das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen und insbesondere über das Verhältniss der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publicum."

In diesem für das Preussische Eisenbahnwesen so bedeutungsvollen Gesetze, welches noch jetzt in Gültigkeit ist, wird zuerst die Möglichkeit gegeben, dass sich Actiengesellschaften zur Anlage von Eisenbahnen constituiren. Denselben wird das Expropriationsrecht gewährt, das Recht des regelmässigen Personentransportes gegen Erhebung eines zur Existenz hinreichenden Transportpreises ertheilt, ferner zugesichert, dass binnen 30 Jahren keine concurrirende Bahn in der nämlichen Richtung zugelassen werden solle, auch ihnen einige Begünstigungen durch Befreiung von einzelnen Steuern zugewandt. —

In demselben wird ferner, um dem Lande den vollen Nutzen des neuen Communicationsmittels zu sichern und um den Gesellschaften nicht zu weit freie Hand zu lassen, dem Staate eine genaue Controle und Oberaufsicht über die Gesellschaft, sowie die Genehmigung ihrer Statuten vorbehalten, ein Weg bezeichnet und offen gelassen, auf welchem der Staat sich in den Besitz der Bahnen setzen kann, wenn er das Eisenbahnwesen als Staatsunternehmen in seine Hand nehmen zu müssen glaubt, und endlich ein allmähliger Uebergang der Bahnen in das Eigenthum des Staates angebahnt. —

Obwohl im Ganzen das Gesetz den Privatunternehmern keine sehr sichere, günstige Stellung anweist, zumal vieles in demselben von der Billigkeit der Staatsverwaltungs-Behörden abhängig gemacht wird, nahmen doch Privatunternehmer eine ziemlich bedeutende Anzahl von Eisenbahnlinien in Angriff, so dass Preussen in der Entwickelung seines Eisenbahnnetzes nicht gegen die übrigen Europäischen Continentalstaaten zurückblieb.

Bis zum November 1842 — in diese Zeit fällt nämlich eine für die Ausbildung und Entwickelung des Preussischen Eisenbahnwesens wichtiger Schritt der Regierung, von welchem eine neue Epoche in demselben datirt — waren bereits die nachstehend verzeichneten 10 Eisenbahnen entweder vollendet und in Betrieb, oder in ihrer Ausführung sicher gestellt.

Vollendet und in Betrieb waren:

1)	die Berlin-Potsdamer Bahn	eröffnet am	30. October 1838
2)	„ Düsseldorf-Elberfelder Bahn	„ „	3. Septbr. 1841
3)	„ Berlin-Anhalt-Cöthener Bahn	„ „	10. Septbr. 1841
4)	„ Magdeburg-Leipziger Bahn	„ „	18. August 1840
5)	„ Rheinische Bahn	„ „	15. October 1843

In der Ausführung begriffen und sicher gestellt waren:

1)	die Berlin-Stettiner Bahn	concessionirt am	12. October 1840
2)	„ Berlin-Frankfurter Bahn	„ „	15. Mai 1841
3)	„ Magdeburg-Halberstädter Bahn	„ „	14. Januar 1842
4)	„ Bonn-Cölner Bahn	„ „	11. Febr. 1841
5)	„ Oberschlesische Bahn	„ „	2. August 1841

Von diesen zehn Bahnen ward zweien — der Berlin-Anhalter und Berlin-Stettiner — ausser den im Gesetz von 1838 allen Eisenbahnunternehmungen generell zugesicherten Begünstigungen, eine weiter gehende Unterstützung vom Staate zu Theil:

1) Bei der Berlin-Anhalter Bahn übernahm der Staat durch die Königliche Seehandlung für 1,000,000 Thlr. Actien und gewährte ihr ausserdem ein Darlehen von 500,000 Thlr.;

2) Der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft kam der Altpommersche Communal-Landtag und der Staat zu Hülfe. — Ersterer unterstützte das Comité, welches sich zur Ausführung der Bahn gebildet hatte und trotz aller Bemühung zu dem voraussichtlich rentabelen Unternehmen die zur förmlichen Constituirung der Gesellschaft nöthigen Actienzeichnungen nicht zusammen bringen konnte, dadurch, dass er die Anlegung der Bahn zu einer Angelegenheit der Provinz erhob, und auf 6 Jahre, von der Vollendung des Baues an, 4 Proc. Zinsen für die an der veranschlagten Bedarfsumme noch fehlenden Actien im Betrage von 1,680,000 Thlr. garantirte.

Der Staat betheiligte sich bei dem Unternehmen dadurch, dass das Finanzministerium, als eine Vermehrung des Anlage-Capitals von 500,000 Thlr. nöthig wurde, diese Summe in 4procentigen Obligationen zum Paricourse, unter der Bedingung übernahm, so lange die Garantie des Altpommerschen Communal-Landtages währe, jährlich $^1/_2$ Procent der Zinsen restituiren zu wollen.

Schon die Uebernahme der Obligationen zum Paricourse enthielt eine Begünstigung, weil der Stand der Actien der Bahn an der Börse damals unter Pari war. Bedeutender wurde sie durch die dabei stipulirte Bedingung, denn durch dieselbe verzichtete das Ministerium für 6 Jahre auf $^1/_2$ Procent von 500,000 Thlr., d. h. also im Ganzen auf 15,000 Thaler zu Gunsten der Gesellschaft. —

(Fortsetzung folgt.)

Verhältnisse der einmal bestehenden Staatsbahnen vollständig und unzweifelhaft gerechtfertigt ist;

2) dass die Königliche Staatsregierung durch eine von allen monopolistischen Rücksichten freie Politik bei Concessionirung von Privatbahnen, ferner durch eine, Rechte und Pflichten der Eisenbahn-Gesellschaften völlig sicher stellende Reform des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 den Unternehmungsgeist für Eisenbahnbauten entfesseln werde,

einstimmig angenommen.

Americanische Eisenbahnwagen.

Im Engineer vom 5. und 12. Septbr. ist die Beschreibung und Abbildung zweier Wagen von der Great-Western-Bahn in Canada zu finden, die von dem Vorstand des Wagen-Departements dieser Bahn Mr. Samuel Sharp zu Hamilton, projectirt und erbaut, und deren Modelle in der Londoner Ausstellung zu sehen sind. Beide Wagen, der eine ein bedeckter Güterwagen, der andere ein Personenwagen mit Schlafcoupees, sind sehr lang und haben eine grössere Zahl von Rädern, als die gewöhnlichen Americanischen Wagen (die bekanntlich ein Wendeschemel-Gestell mit 4 Rädern an jedem Ende haben), damit sie bei der Fahrt weniger, als solche gewöhnliche Wagen schwanken und stossen, was bei dem schlechten Zustand der Americanischen Bahnen von grosser Wichtigkeit ist.

Der Güterwagen ist $52^1/_2$ Fuss lang und ruht mit jedem Ende auf 8, im Ganzen also auf 16 Rädern, wobei also je 8 Räder (statt wie gewöhnlich 4 Räder) ein Wendeschemel-Gestell tragen. Die Räder sind von Hartguss, die Axlager mit Gummifedern versehen; die Bremsen können von jedem Ende des Wagens her bedient werden. Um Korn leicht ausladen zu können, sind Oeffnungen im Wagenboden angebracht. Zur Ventilation dienen vergitterte Schiebfenster für den Fall, dass der Wagen zum Viehtransport benutzt wird. Es erscheint wohl glaublich, dass man sowohl an den Anschaffungs- und Reparaturkosten solcher Wagen, wie auch an deren todtem Gewicht im Vergleich zu den gewöhnlichen kleineren Güterwagen erheblich spart, unter

Voraussetzung eines gleichen Ladungsraumes; indessen dürften solche enorme Wagen wegen ihrer Unbehülflichkeit doch nicht in Europa, sondern nur auf den Bahnen des nördlichen America, wo die Wagen mit einer und derselben Ladung häufig Entfernungen von 400 bis 1000 Engl. Meilen zu durchlaufen haben, als zweckmässig anzusehen sein.

Dasselbe gilt von dem Personenwagen, der 60 Fuss lang und $10^1/_2$ Fuss breit ist (bei $5^1/_2$ Fuss Spurweite der Canadischen Bahnen). Er ruht auf 12 Rädern, wovon je 6 an jedem Ende des Wagens ein Wendeschemel-Gestell tragen. Nach der gewöhnlichen Weise der Americanischen Personenwagen befindet sich an jedem Ende desselben im Freien eine Platform mit Treppe, und ein mittlerer Gang führt der Länge nach durch den Wagen hindurch; an beiden Seiten dieses Ganges liegen 12 Schlafcoupées, ähnlich wie die Schlafcajüten in grösseren Dampfschiffen, jedes zur Aufnahme von 4 Betten, neben und über einander, eingerichtet. Bei Tage werden die obern Betten unter die Wagendecke emporgezogen, die unteren werden in Sitzplätze verwandelt. Auf der Wagendecke befinden sich eine Menge von kleinen Blechschornsteinen zur Ventilation, ähnlich wie auf Schiffen. Zur Heizung dienen 2 mit Holz geheizte Oefen an den Enden des Wagens, woselbst auch 2 Aborte und 2 Räume zum Waschen und Ankleiden für Herren und Damen sich befinden. Die Seitenwände des Wagens bestehen, abgesehen von den Fenstern, aus verticaler Bedielung, damit der Regen gut abfliessen kann und nicht leicht eindringt. Die Bremsen werden von den Platformen am Ende des Wagens her bedient; die zur Locomotive führende Pfeifenschnur liegt im Innern des Wagens unter der Wagendecke. Ein Beamter zur Bedienung des Publicums befindet sich fortwährend in dem Wagen.

Die gesammten Baukosten eines solchen Schlafwagens betrugen in Canada etwa 700 Pfund Sterling. H. T.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

ℨ **Ostholsteinisches Eisenbahn-Project.** Der Lübeck'schen Ztg. wird von Segeberg unter den 10. Octbr. mitgetheilt, dass es dort als constatirte Thatsache verbürgt werde, das Ostholsteinische Eisenbahnsystem werde nunmehr zur Ausführung gelangen, indem in jüngster Zeit Verhandlungen Seitens der Regierung mit dem bekannten Baronet Peto zum Abschluss gediehen seien. Es würden danach die projectirten Strecken: Neumünster-Segeberg-Oldesloe und Neustadt-Segeberg gleichzeitig mit der Lübeck-Hamburger Bahn zur Ausführung kommen.

Gera-Hof. Bei dem bevorstehenden Reuss'schen Landtage wird die Bahn Gera-Hof auf die Tagesordnung kommen.

Nassauische Staatsbahn. (Lahnbahn-Eröffnung.) Am 14. October d. J. ist die $3_{,89}$ Meilen lange Strecke der Lahnbahn von Limburg bis Weilburg dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. (S. off. Bekanntm. S. 834.)

Hessische Ludwigsbahn. Am 13. October fand eine Probefahrt auf der linksmainischen Bahn statt, zu welcher der Verwaltungsrath Frankfurts höchste Staatsbehörden eingeladen hatte. Die einzigen Terrainschwierigkeiten der ganzen Bahn, die nämlich, welche der Frankfurter Wald darbietet, in welchem noch eine grosse Niederung auszufüllen ist, veranlassten, dass die Fahrt erst jenseits dieses noch zu überwindenden Hindernisses, in der Nähe des Gutes Goldstein, etwa eine Stunde von der Stadt beginnen konnte. Bei Kelsterbach wurde Halt gemacht, da sich dort die Grossh. Hessischen Behörden, unter denen sich auch der Minister v. Dalwigk befand, eingefunden hatten, um an der Fahrt theilzunehmen. Von der Station Kelsterbach hat man einen herrlichen Anblick auf den Taunus. Nach etwa einer Stunde am Ufer des Rheins angekommen, wurde man zunächst durch die grossen Umgestaltungen überrascht, welche durch die veränderte Richtung des Mainbettes entstanden sind, und das grosse Terain, das man dem Rhein abgewonnen hat. Die ausgedehnten Gebäulichkeiten, welche die Cramer-Klett'sche Fabrik in Nürnberg, aus deren Werkstätten die Brücke hervorgeht, errichtet hat, werden durch neue Anlagen vermehrt, zu denen sich diese Fabrik wegen der günstigen Lage überhaupt, und dann weil sie Aussicht hat, auch die neuen Brücken bei Mannheim und bei Frankfurt zu bauen, veranlasst sieht. Von der Brücke selbst, deren Pfeiler in solcher Breite gebaut sind, dass zwei Gleise neben einander über dieselbe laufen, sind vorerst die Oberbauten für ein Gleis in Angriff genommen worden und bereits so weit fortgeschritten, dass die Fahrten zwischen Frankfurt und Mainz bestimmt mit Anfang December beginnen können. Ausser den Landpfeilern ruht die Brücke auf vier Pfeilern, nämlich einem an jedem Ufer und zweien im Strome, so dass den Schiffen drei Bogen zur Durchfahrt frei sind, deren jeder 105 Meter oder etwa 380 Frankfurter Fuss weit ist. Zwei dieser Bogen sind bereits fertig und an dem dritten werden eben die sechs in der grössten Höhe 60 Fuss erreichenden eisernen Oberbauten errichtet, die das Ganze tragen. Jeder Bogen soll, wie Sachverständige mittheilen, in Rollen auf den Pfeilern ruhen, damit die Einwirkungen von Hitze und Kälte ohne Nachtheil für die Sicherheit der Brücke stattfinden können. Nachdem man, so weit es möglich war, auf der Brücke fortgeschritten, auch einige Herren die mit Beschwerde zu ersteigenden Thürme erklommen hatten, von denen man eine herrliche Rundschau hat, wurde ein bereit liegendes Dampfschiff erstiegen, auf welchem man unter der Brücke hindurch fuhr und so Gelegenheit hatte, die kühne und sichere Construction der Brücke vom Flusse aus zu bewundern. Das Dampfschiff legte bei der Neuen Anlage mit einer Rast von 40 Minuten an. Die Rückfahrt nahm den bekannten Weg über Darmstadt. — Die neue Bahn scheint sehr solide gebaut, wenigstens fährt es sich sehr sanft auf ihr, und da man durch sie Mainz in einer Stunde erreicht, so dürfte der Verkehr zwischen den beiden Nachbarstädten fortan meistens auf dem linken Ufer stattfinden. Es werden fünf Stationen eröffnet, von denen die Frankfurt zunächstgelegene, das Frankfurter Oberforsthaus, erst dann benutzt werden soll, wenn die neue Brücke und das eigene Stationshaus der Ludwigsbahn in Frankfurt beendigt sein werden, weil bei der grossen Frequenz nach dem Frankfurter Walde, besonders an Festtagen, die Räumlichkeiten des einstweilen für die linksmainische Bahn zu benutzenden Main-Neckar-Bahnhofs nicht ausreichen würden. Bis zur Vollendung der erwähnten Bauten werden noch drei Jahre erforderlich sein, zumal da die Unterhandlungen, um den nöthigen Grund und Boden zu den fraglichen Bauten zu gewinnen, bis jetzt zu keinem Resultat geführt haben.

Eisenbahn-Betrieb.

—y— **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** (Eisenbahnnetz. Fahrplan-Aenderung.) Der vom 4. Octbr. c. ab gültige, in No. 71 d. Ztg. mitgetheilte Fahrplan weicht bezüglich der Strecken zwischen Düsseldorf und Soest, Hagen und Siegen, Vohwinkel und Steele nur wenig, in Betreff der Strecke zwischen Duisburg resp. Oberhausen und Dortmund resp. Witten dagegen mehrfach von dem Fahrplane vom 1. Mai c. ab. In letzterer Beziehung ist die Eröffnung der Strecke von Langendreer über Marten nach Dortmund von wesentlichem Einfluss gewesen, obschon auch hier der Anschluss möglichst nach den Fahrzeiten der älteren Linie geregelt worden ist.

Weggefallen ist der um 3 Uhr Nachm. von Duisburg abgehende und 4 Uhr 32 Min. Nachm. in Witten ankommende Zug; ferner die von Witten um 3 Uhr 10 Min. Nachm. und 6 Uhr 4 Min. Abends abgehenden und 4 Uhr 38 Min. und 7 Uhr 32 Min. in Duisburg, sowie um 6 Uhr 38 Min. und 8 Uhr 35 Min. Abends in Oberhausen ankommenden Züge, wogegen statt dieser ein Zug neu eingelegt worden ist: Abfahrt von Witten 4 Uhr 25 Min. Nachm. und von Dortmund 4 Uhr 20 Min. Nachm., Ankunft in Duisburg 6 Uhr Abends und in Oberhausen 6 Uhr 5 Min. Abends. —

Ausserdem ist neu hinzugekommen ein Localzug von Mülheim (7 Uhr 40 Min. Abends), nach Oberhausen (7 Uhr 50 Min. Abends).

Nach dem Fahrplan besteht das ganze Gebiet der Bergisch-Märkischen Bahn gegenwärtig aus folgenden Strecken:

Düsseldorf-Hagen-Dortmund-Soest	$18_{,4}$	Meilen,
Oberhausen-Mülheim	$0_{,7}$	„
Duisburg	$1_{,1}$	„
Mülheim-Langendreer	$5_{,6}$	„
Langendreer-Dortmund	$1_{,7}$	„
Langendreer--Witten	$0_{,7}$	„
Hagen-Siegen	$14_{,3}$	„
Vohwinkel-Steele	$4_{,5}$	„
Sa.	$47_{,0}$	Meilen.

Knotenpuncte für den Uebergang der Passagiere nach oder von fremden Bahnen sind:

Düsseldorf, von wo in nördlicher und südlicher Richtung die Cöln-Mindener, in westlicher Richtung die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn führt; Dortmund, wo zugleich Station der Cöln-Mindener Bahn befindlich ist; Soest, von wo die Westfälische Eisenbahn in östlicher Richtung nach Cassel, in nordwestlicher Richtung nach Hamm und Münster führt; Siegen, wo die Verbindung mit der Deutz-Giessener Bahn vermittelt wird; Duisburg, das zugleich Cöln-Mindener Station ist und Oberhausen, von wo die Cöln-Mindener Bahn östlich nach Dortmund, südlich nach Düsseldorf, westlich nach Ruhrort und nördlich nach Emmerich, resp. Amsterdam und Rotterdam führt.

Fahrzeit zwischen Düsseldorf und Soest (18,4 Ml.) $4^1/_4$—$5^1/_2$ Std.,
„ Oberhausen u. Dortmund (6,9 Ml.) $1^1/_2$—$1^3/_4$ Std.,
„ Hagen und Siegen ($14_{,3}$ Ml.) 3—$3^1/_2$ Std.,
„ Vohwinkel und Steele ($4_{,5}$ Ml.) $1^1/_4$—2 Std.

Aus dem neuen Fahrplan ersieht man übrigens, dass der directe Verkehr in Folge der durch Vollendung sämmtlicher Bahnstrecken hergestellten unmittelbaren Verbindung der Linien unter sich, sowie mit den Nachbarbahnen eine nicht unwesentliche Erweiterung er-

*

fahren, und derselbe gegenwärtig eine Ausdehnung und Vielseitigkeit erlangt hat, wie wohl selten auf einer anderen Bahn.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. (Rückzahlung gekündigter Obligationen.) Die Inhaber der durch Bekanntmachung vom 28. April d. J. gekündigten nicht convertirten Prioritäts-Obligationen werden aufgefordert, den Capitalbetrag nebst rückständigen Zinsen in Empfang zu nehmen. (S. off. Bekanntm. S. 834.)

Hannoversche Staatsbahn. (Frachtermässigung). Vom 15. d. M. an ist auf den Hannoverschen und Braunschweigischen Stationen eine Frachtermässigung für animalische Düngstoffe, Gaskalk- und Lumpendünger eingetreten. Dieselben sind aus der Tarifclasse II. A in die Classe II. B versetzt.

—y— **Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Grossenhainer Zweigbahn.** (Betriebseröffnung und directer Verkehr.) Nach einer Bekanntmachung von Seiten des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn findet vom 15 October a. c., also vom Tage der Eröffnung der Grossenhainer Zweigbahn ab zwischen den Stationen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn und der Station Grossenhain ein directer Personen- und Gepäckverkehr statt, der mit allen fahrplanmässigen Zügen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, mit Ausnahme der Züge No. 2, 10, 13, 14, 15, in der Richtung von Leipzig und Dresden vermittelt wird. Hiernach finden die von Leipzig um 5 Uhr 45 Min. Morg., 9 Uhr Vorm., 12 Uhr Mitt,, 2 Uhr 30 Min. Nachm. und 6 Uhr 30 Min. Abends, von Berlin um 6 Uhr 45 Min. Morg., von Dresden um 6 Uhr 15 Min. Morg. (Zug nach Berlin) 6 Uhr 30 Min. Morg., 10 Uhr Vorm., 2 Uhr 45 Min. Nachm.,* von 6 Uhr 15 Min. Abends abgehenden Züge Anschluss in Pristewitz nach, resp. von Grossenhain. Die Fahrt auf der $^2/_3$ Meile langen Strecke zwischen Grossenhain und Pristewitz dauert 7—10 Min. und es sind die Fahrpreise für Tourbillets I. Cl. 5 Ngr., II. Cl. 3 Ngr., III. Cl. 2 Ngr.; für Tagesbillets I. Cl. 7 Ngr., II. Cl. 4 Ngr., III. Cl. 3 Ngr. Für Reisegepäck wird nur auf Tourbillets 50 Pfd. Freigepäck gewährt, je 10 Pfd. Uebergewicht zahlt 5 Pf. = $^1/_2$ Ngr.

Zu gleicher Zeit tritt zwischen Grossenhain und sämmtlichen Stationen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn auch ein directer Verkehr für Beförderung von Gütern, Pferden und anderm Vieh ins Leben, wobei die Beförderungsbedingungen des Reglements der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Anwendung kommen.

Auf der Strecke zwischen Grossenhain und Pristewitz beträgt die Fracht für Eilgut $1_{,2}$ Ngr., für I Normalclasse $1_{,0}$ Ngr., für II. ermäss. Classen A. $0_{,65}$ Ngr., B. $0_{,5}$ Ngr., C. $0_{,35}$ Ngr. pr. Ctr., welche Sätze im directen Verkehr mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn den Frachtsätzen der letztern zugeschlagen werden. Wir werden nächstens specieller über diese Bahn referiren.

—y— **Mitteldeutscher Eisenbahnverband.** (Werth- und Interesse-Declaration.) Bezüglich des Expeditionsverfahrens bei Abfertigung von Gepäckstücken, für welche ein Werth oder ein Interesse rechtzeitiger Lieferung declarirt wird, ist bestimmt worden:

a) Der von dem Reisenden declarirte Werth des Gepäcks, sowie der hierfür erhobene Frachtzuschlag sollen beide von der Expedition gleichlautend, sowohl in den Gepäckschein als auch in das im Expeditionshefte verbleibende Stammende des Gepäckscheins eingetragen, die Abfertigung des Gepäcks mit Werthdeclaration aber übrigens ganz so erfolgen, wie die des Gepäcks, für welches ein Werth nicht declarirt ist.

b) Der nach § 41 des Reglements für ein Interesse rechtzeitiger Lieferung declarirte, in dem mitzugebenden Frachtbriefe mit Buchstaben angegebene Betrag soll, wie auch der dafür zur Erhebung kommende Frachtzuschlag, von der Expedition gleichzeitig in derselben Weise und an derselben Stelle des Gepäckscheines und der Stammleiste eingetragen werden, wie nach der vorhin mitgetheilten Vorschrift ein declarirter Werth; es soll jedoch der Betrag durch den Zusatz I. D. als eine Interessedeclaration bezeichnet, resp. das in den Formularen stehende Wort „Werthdeclaration“ in „Interessedeclaration“ umgeändert werden. — Hiernächst soll in den Frachtbrief die betreffende Nummer des Gepäckscheins, sowie der Zug, mit welchem das Gepäck abgesendet wird, notirt, der erstere in den Stationszettel eingetragen und mit diesem, sowie dem Gepäckkärtchen zusammengelegt dem Postmeister, der über solches Gepäck besonders zu quittiren hat, übergeben werden. Bei der Ablieferung des Gepäcks gilt der zurückgegebene Garantieschein als Quittung, und soll dieser mit dem Frachtbrief und den übrigen Belegen nach den auf den einzelnen Bahnen bestehenden Vorschriften über Einlieferung der Garantiescheine an die betreffenden Büreaux eingesendet werden.

c) Wenn Werthdeclaration und Declaration eines Interesse rechtzeitiger Lieferung gleichzeitig für dieselben Gepäckstücke gegeben werden, so sollen die Beträge beider, wie auch die hierfür erhobenen Frachtzuschläge getrennt, in den Garantieschein und in das entsprechende Stammende eingetragen, bezüglich der Interessedeclaration aber auch hier das vorstehend unter b) mitgetheilte specielle Verfahren eingehalten werden.

d) Etwaige aus der Werth- oder Interessedeclaration für Gepäckstücke erhobene Ansprüche hat die Empfangs-Expedition ungesäumt ihrer eigenen vorgesetzten Behörde, sowie gleichzeitig und gleichlautend der Verwaltung der Versandstation zur weiteren Verfügung zu berichten. Inzwischen darf nichts versäumt werden, um einen beim Transport vorgekommenen Fehler durch Erlassung von Laufzetteln und Correspondenz mit der Versandstelle wieder gut zu machen. Gelingt dies, so ist auch hierüber in gleicher Weise zu berichten.

Die **Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft** wird nach der Ostdeutschen Post ihren Directions-Sitz nach Graz verlegen.

* Der um 3 Uhr Nachm. von Dresden nach Berlin abgehende Zug nimmt in Pristewitz auch Passagiere von Grossenhain auf (Ankunft in Berlin $8^1/_2$ Uhr Abends.)

Ausland.

Bernische Staatsbahn. Die Eidg. Ztg. berichtet, es beabsichtige die Bernische Regierung, beim Grossen Rathe den Antrag zu stellen, dass die Staatsbahn durch das Worblenthal gebaut und die Strecke der Ostwestbahn von Gümligen bis Trimstein aufgegeben werde, sofern die betheiligten Gemeinden (Worb, Vechigen, Stettlen etc.) die für den Bau dieser letzteren Strecke aufgewendeten Kosten auf sich nehmen wollen.

Italienische Eisenbahnen. Am 15. October ist der erste Eisenbahnzug direct von Neapel nach Rom gefahren.

EC. **Die unterirdische Eisenbahn zu London.** Dieselbe sollte nach Nachrichten aus London vom 12. October noch im Laufe der vergangenen Woche eröffnet werden. Der Fahrpreis für die ganze eröffnete Strecke von 4 Engl. Meilen soll nur 2 Pence für Reisende dritter Classe betragen.

SC. **Sibirische Eisenbahnen.** Oberst Pirot, beauftragt mit Ausführung der Vorarbeiten zur Erbauung eines Schienenwegs zwischen Perm und Tümen, im Gubernium Tobolsk, bestätigt dass diese Eisenbahn nirgends grosse Schwierigkeiten zu überwinden haben werde, da die Gegend reich ist an Material zur Erleichterung der Arbeit und die Grundbesitzer in ihrem eignen Interesse bereit sind, Alles aufzubieten, um das Werk zu fördern.

Brasilianische Eisenbahnen. (Berichtigung.) In dem Aufsatze in No. 82 über die Eisenbahnen in Brasilien haben sich bereits in unsere Quelle, das Preuss. Handels-Archiv, mehrere Unrichtigkeiten in Betreff der Benennung einiger Orte eingeschlichen, auf welche wir erst nachträglich aufmerksam geworden sind. Es muss nämlich S. 806, Spalte 2, sub V heissen:

Statt Lantagallo: Cantagallo; statt Porto das Laixas: Porto das Caixas; statt Laxoeira: Caxoeira; statt Nova Friburgo: Novo Friburgo.

Ferner vermuthen wir eine Unrichtigkeit in der Benennung des Binnenhafens, welchen wir weder in einem geographischen Lexicon, noch auf der Karte Südamericas entdecken konnten. Vielleicht ist der Hafen Magé damit gemeint.

Miscellen.

Stephenson-Denkmal. In Newcastle-on-Tyne wurde am 2. Oct. ein dem berühmten Ingenieur George Stephenson errichtetes Denkmal feierlich enthüllt. Es besteht aus einer Bildsäule Stephenson's mit 4 Arbeiterfiguren: einem Schmied, einem Schienenleger, einem Brettschneider und einem Maschinenführer. Die Statue ist von Lough und soll sehr porträtähnlich sein. Alle Fabriken und Arbeiter feierten den Tag als Festtag.

—wh— **Eisenbahnkarten-Auction.** Am 15. Novbr. findet zu Leipzig eine grosse Landkartenversteigerung bei T. O. Weigel statt, auf welche wir mit dem Bemerken aufmerksam machen, dass in der ganzen weit über zwei Tausend Nummern starken Sammlung von Land- und Seekarten, Städte-, Festungs- und Schlachtenplänen eine Abtheilung (G.) mit Eisenbahnkarten sich befindet; No. 1723—94. Die Karten stammen aus der Nachlassenschaft des Rittergutsbesitzers Zimmer in Liegnitz, und sind meist trefflich erhalten. Wir erwähnen für unsere Leser Grangez-Karte des voies de communication de la France, de la Belgique, des Etats riverains du Rhin. 1:1,200,000, Paris 1857; die Karte der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahnlinie, 1:40000 (gute topographische Karte), 1845; Topographische Karte der Main-Weserbahn zwischen Friedberg und Marburg, herausgegeben vom Central-Bureau der Kurhess. Staatseisenbahn, 1:50000; Minarzik, Gebirgsübersichtskarte der K. K. Prag-Dresdener Staatseisenbahn bis zur Sächsischen Grenze, 1:72,000 (vortreffliche Lithographie); Topographische Karte der Niederschlesischen Zweigbahn, 1:25,000. Lithographirt, 11 Blatt etc. etc. — Die letzte Nummer des Catalogs ist eine kostbare Sammlung von 200 Plänen und Karten des hydrographischen Bureau's der Britischen Admiralität aus den Jahren 1859/61. Wir werden über den Erfolg der Auction berichten.

Technische Notizen.

—r— **Ueber die Wirksamkeit der Dampfmäntel bei Dampfmaschinen.** Um den in der technischen Welt noch vielfach bezweifelten Nutzen des Dampfmantels nachzuweisen, sind von Gordon Mac Kay Versuche mit einer kleinen Maschine von 1 Pferdekraft angestellt worden. Zu diesem Zwecke wurden Dynamometer, Zählapparate, Vorrichtungen zum Messen des Wassers etc. angebracht und 2 Versuche, jeder von 8 Stunden, einmal mit, das andere Mal ohne Dampfmantel ausgeführt.

Beim ersten Versuche mit Dampfmantel ergab sich folgendes Resultat:

Wasserverbrauch in der Maschine . .	$321_{,0}$ Pfd.
Wasser im Mantel condensirt . . .	$15_{,7}$ „
Wasserverlust durch Undichtheiten . .	$164_{,0}$ „
Gesammte verdampfte Wassermenge . .	$500_{,7}$ Pfd.

Beim zweiten Versuche, ohne Dampfmantel, aber bei derselben Arbeitsleistung der Maschine, fand man:

Wasserverbrauch in der Maschine . . .	466 Pfd.
Wasserverbrauch durch Undichtheiten .	164 „
Gesammte verdampfte Wassermenge . .	630 Pfd.

Ohne Rücksicht auf den durch Undichtheiten veranlassten Verlust ergibt sich zu Gunsten des Dampfmantels eine Differenz von $466—336_{,7} = 129_{,3}$ Pfd., entsprechend einer Ersparniss von 27 Procent. Berücksichtigt man den durch Undichtheiten bewirkten Verlust, so stellt sich die Ersparniss immer noch auf 20 Procent.

Die practischen Americaner sind von der Beschalung ihrer Locomotiven immer noch nicht abgekommen, obwohl man in Deutschland seit einigen Jahren ziemlich allenthalben die nackten Kesselwände erblickt.

Leuchtgas für Eisenbahnwagen. Ein gutes, ruhig brennendes Licht ist durch Anwendung von Leuchtgas bei einigen erster Classe-Wagen der Ost-Lancashire-Eisenbahn erhalten. Der Gasbehälter befindet sich im Zugführer-Wagen und das Gas wird oben über die Wagen geleitet und durch die vorhandenen Lampenlöcher eingeführt. Ein Licht in jedem Wagen giebt genügende Helligkeit, um die feinste Schrift lesen zu können. Die Hähne sind ausserhalb, so dass die Passagiere solche nicht stellen können. Die schmiedeeisernen Gasröhren aussen auf der Decke der so erleuchteten Wagen sind durch biegsame Röhren mit etwas Uebermass von Länge wegen der verschiedenen Kuppelung und Ausdehnbarkeit der Züge mit einander verbunden. Diese Einrichtung wird für einfach und leicht für ganze Züge anwendbar gehalten.

w **Verbesserte Weichensignalscheiben.** Die Stellung der Weichen wird in der Regel durch eine Signalvorrichtung erkenntlich gemacht, die an den meisten Bahnen für den Tagesdienst in einer angestrichenen, aufrecht stehenden Blechscheibe besteht, welche in Verbindung mit dem Weichenhebel gebracht, sich um 90 Grad drehen kann, sodass bei der einen Stellung die volle Scheibe, bei der andern Stellung die schmale Seite der Scheibe sichtbar ist, während dieselbe für den Nachtdienst durch eine Laterne ersetzt wird, die für die eine Stellung farbiges und für die andere weisses Licht zeigt.

Wenngleich dieses letztere Signal für die Nachtzeit ziemlich weit zu sehen ist, so ist dies bei der Scheibe für den Tagesdienst, selbst wenn dieselbe sehr gross angenommen wird, dann nicht in genügendem Masse der Fall, wenn die dem ankommenden Zuge zugekehrte Seite im Schatten liegt oder einen dunkeln, verschiedenfarbigen Hintergrund hat.

Um diesen Uebelstand zu beseitigen, hat der Betriebsingenieur an der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn, C. A. Schmidt, eine Scheibe construirt, bei welcher auch die Schattenseite erleuchtet erscheint und sonach ebenso weit gesehen werden kann, als die erleuchtete Scheibenseite.

Eine Beschreibung und Abbildung dieser Scheibe, welche seit December v. J. im Hauptgleis der Sächs. Böhmischen Bahn aufgestellt ist und sich dort bewährt haben soll, findet sich im Civil-Ingenieur 8 Bd. 2. Heft, 1862.

w **Eiserne Glockenhäuschen für electrische Läutesignale.** Die Nützlichkeit der Läutesignale bei der sich steigernden Frequenz der Eisenbahnen ist ohne allen Zweifel, und auf vielen Deutschen Bahnen sind dieselben mit bestem Erfolge für die Sicherheit des Betriebes in Gebrauch. Alle Einwürfe gegen dieselben sind durch die langjährigen Erfahrungen beseitigt, und der Bahnwärter betrachtet den Apparat als einen zuverlässigen Assistenten, auf dessen Wachsamkeit er sich verlassen und dem er daher regelmässig und unaufgefordert die Wartung widmet, welche seinen Mechanismen gebührt. Statt der bis jetzt zur Einschliessung der Apparate aufgestellten hölzernen Häuschen, deren Material ursprünglich durch grössere Billigkeit und gute Isolirung des Stromes bedingt wurde, hat man jetzt auf den Braunschweigischen Bahnen wegen der Vergänglichkeit des Holzes einerseits und der Billigkeit und fortgeschrittenen Technik in der Fabrication des Eisens andererseits ohne erhebliche Mehrkosten des Letzteren eiserne Häuschen projectirt, bei welchen die Isolirung des Stromes durch Isolirkapseln erreicht wird.

Die Abbildung eines derartigen eisernen Häuschens findet man in Scheffler's Organ für die Fortschritte des Eisenbahn-Wesens 1862. Bd. XVII. Heft 4, welchem auch vorstehende Notizen entnommen sind.

Telegraphenwesen.

Telegraphen-Kabel zwischen Mannheim und Ludwigshafen Dasselbe ist am 11. October ohne Störung versenkt worden.

☥ **Oesterreich.** (Ermächtigung der Eisenbahntelegraphenstationen zur internationalen Telegraphen-Correspondenz.) Die Oesterreichischen Eisenbahn-Telegraphenstationen sind ermächtigt worden, in Zukunft auch solche Telegramme anzunehmen und zu befördern, welche nach den ausserhalb des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphenvereines gelegenen Staaten gerichtet sind oder aus solchen herrühren.

In Vollziehung dieser Bestimmung wurden die Stationen angewiesen, wegen Bemessung der Beförderungsgebühren für solche nach dem Auslande gerichtete Depeschen, wie überhaupt aller Depeschen nach Stationen, bei welchen abweichende Tarifsbestimmungen von jenen des Reglements für die Telegraphen-Correspondenz in Anwendung kommen sollen, bei demjenigen Staatstelegraphenamte, welches als Vermittelungsstation fungirt, mittelst eines dienstlichen Zusatzes telegraphisch anzufragen.

Es ist den Stationen gestattet, in jenen Fällen, in welchen dieselben die Höhe der Beförderungsgebühren von ihren Vermittelungsstationen nicht rechtzeitig erfahren können, von den Aufgebern ein entsprechendes Depositum erlegen zu lassen, über welches sie sofort nach Eingang der auf die Taxbemessung Bezug habenden Antwort der Vermittelungsstation die Abrechnung mit dem Aufgeber in derselben Weise zu pflegen haben, wie bei Rückstellung von deponirten Estafettengeführen. Die Rückmeldungsdepesche der Vermittelungsstation ist bei Vorlage der Monatsrechnung der Originaldepesche beizulegen.

ℨ **Privat-Telegraphennetz in Wien.** Ueber das Wiener Stadttelegraphen-Project bringt die Presse folgende näheren Angaben: Dieses Unternehmen des Herrn K. A. Mayerhofer, dessen Ausführung nahe bevorsteht, wird sich nicht darauf beschränken, Privattelegramme an die Adresse zu befördern, sondern sich als förmliches Commissions-Büreau organisiren, durch welches auf telegraphischem Wege eingelangte Aufträge durch eigene Commissionäre sofort ausgeführt werden. Die Gebühr für eine einfache Depesche wird, ohne Unterschied der Entfernung, 30 kr. Oestr. Währ. betragen. Es ist vorläufig beantragt worden, 34 Büreaux zu errichten, von denen eins als Central-Büreau sich im Innern der Stadt befinden wird, 17 auf den Ortschaften: Nussdorf, Döbling, Grinzing, Sievering, Dornbach, Ottakrieg, Neulerchenfeld, Hernals, Währingen, Fünfhaus und Sechshaus, Gaudenzdorf, Meidling, Hietzing, Lainz, Simmering, Floridsdorf sowie die Kaisermühlen, und die übrigen 16 in den verschiedenen Vorstädten. — Die Errichtung der verschiedenen Stationen wird nicht gleichzeitig, sondern nach Bedarf ausgeführt werden, dieselben sollen jedoch innerhalb 2 Jahren vollkommen durchgeführt sein. Das Anlagecapital ist auf 33,000 fl. und die jährlichen Regiekosten sind mit Einschluss der 5procentigen Verzinsung des Anlagecapitals auf 53,920 fl. veranschlagt worden, so dass wenn von den 34 Büreaux täglich im Durchschnitt nur 16 Depeschen, à 30 kr. befördert werden, sich eine Brutto-Einnahme von circa 60,000 fl. ergeben würde. Das vollendete Telegraphennetz, um dessen Bewilligung Herr Mayerhofer nachgesucht hat, würde ein Längenmass von 10 Deutschen Meilen umfassen.

Telegraphenvertrag der Schweiz mit Bayern. Die Schweiz hat einen neuen Telegraphenvertrag mit Bayern abgeschlossen, der vom 1. Octbr. an in's Leben getreten ist und wonach eine einfache Depesche von 20 Worten 2 Frcs. von und nach allen Stationen beider Länder kostet; die Gebühren steigen von 20 zu 20 Worten um den einfachen Satz.

Postwesen.

AC. **Nord-America.** Das General-Postamt hat während des letzten Quartals 90 Millionen Stück Postmarken ausgegeben, durchschnittlich à 3 c. = ca. $2^3/_4$ Millionen Dollars, die bis auf etwa ein Drittel des zum legitimen Zweck verwendeten Quantums als Scheidemünze circuliren. Man darf annehmen, dass mindestens 5% der circulirenden Marken durch Schmutz, Zusammenkleben etc. werthlos werden oder ganz verloren gehen. Die Regierung macht demnach mit den Postmarken ein recht hübsches Geschäft.

Schifffahrt.

NC. **Niederlande.** Den Generalstaaten ist ein Gesetzentwurf von grosser Wichtigkeit vorgelegt worden. Derselbe bezweckt die „Verbesserung der Wasserwege bei Amsterdam und Rotterdam nach der See.“ Was den Wasserweg von Amsterdam anlangt, so handelt es sich um die Anlegung eines Canals durch Holland, auf dessen schmalstem Theile zur Verbindung der Nord- und der Zuider-See. Dem Gesetzentwurf ist ein ausführlicher Plan beigelegt. Die Stadt Amsterdam, welche auf die Ausführung eines solchen Projectes schon seit 10 Jahren rastlos hinarbeitet, soll in den Stand gesetzt werden, den ihren reichen Mitteln und ihrer commercielien Thatkraft gebührenden Antheil an dem Welthandel zu nehmen, was ihr unmöglich ist, wenn ihr nicht ein neuer, kürzerer Weg nach der See eröffnet wird.

Der projectirte Canal würde eine der Dampfschifffahrt zugängliche Wasserstrasse von nur 5 Wegstunden mit parallel gelegenen Vorhäfen, mit directer Verbindung nach England hin und mit einer sichern Einfahrt darstellen.

SC. **Spanische Schifffahrt.** Die Spanische Regierung hat nach amtlicher Mittheilung im Pr. Hand.-Archiv die Rechte, welche den Engländern und Nordamericanern bei den regelmässigen Fahrten nach den Spanischen überseeischen Provinzen zugestanden worden sind, als Befreiung vom Anker- und Hafengeld, vom Sanitätsbesuche etc. auf alle Dampfschiffe, welche die regelmässigen Fahrten machen, ohne Unterschied der Nationalitäten und der Abfahrtshöhen erstreckt und die einzelnen Fahrzeugen beigelegten besondern Vorrechte aufgehoben.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Herzogl. Nassauischen Eisenbahn-Direction ist die $3_{,89}$ Meilen lange Strecke der Lahn-Eisenbahn zwischen **Limburg** und **Weilburg** mit den Stationen

Eschhofen, Runkel, Villmar, Aumenau und Weilburg

am 14. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahnverwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 16. October 1862.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 28. April d. J., wodurch die von der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. September 1850 und von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund der Allerhöchsten Privilegien vom 5. September 1855 und 30. Januar 1860 emittirten Prioritäts-Anleihen, im Betrage von 400,000 Thlrn., 1,000,000 Thlr. II. Serie 2. Emission und 1,000,000 Thlr. IV. Serie 1. Emission, zur Rückzahlung gekündigt sind, soweit die Convertirung in $4^1/_2$ Procent nicht angenommen ist, fordern wir die Inhaber der bezeichneten, mit dem Convertirungs-Vermerke nicht versehenen Obligationen hierdurch auf, solche nebst den am 2. Januar 1863 und weiter zahlfällig werdenden Coupons und den Talons vom 1. November d. J. ab, mit welchem Tage die Kündigungsfrist abläuft und die Verzinsung aufhört, entweder bei der Hauptcausse der Königlichen General-Direction der Seehandlungs-Societät zu Berlin, oder bei unserer Hauptcasse hier, unter Anschluss einer quittirten Specification einzureichen und dagegen den Nominal-Betrag der Obligationen, nebst 5 Procent Zinsen seit 1. Juli bis 1. November d. J. mit 1 Thlr. 20 Sgr. für jede 100 Thlr. Capitalbetrag, in Empfang zu nehmen.

Formulare zu den gedachten Specificationen werden von den bezeichneten Cassen unentgeltlich verabreicht.

Elberfeld, den 16. October 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Kgl. Hannoversche Staatseisenbahnen.

Wegen einiger Aenderungen der Züge auf den Bahnstrecken Bremen-Geestemünde, Minden-Emden und Hannover-Cassel wird am 18. d. Mts. ein neuer Fahrplan für die unter Hannoverscher Verwaltung stehenden Eisenbahnen in Ausführung gesetzt. Derselbe ist durch Anschlag auf den Stationen zur Kenntniss des Publicums gebracht. Der grosse Fahrplan ist zu dem Preise von $2^1/_2$ Gr., der Fahrplan in Taschenformat zu $1^1/_2$ Gr. für das Exemplar in sämmtlichen Billet-Expeditionen zu erhalten.

Hannover, den 13. October 1862.

Königlich Hannoversche General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen.
Hartmann.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Verkauf von alten Schienen sowie Eisen und anderen Materialabfällen.

Die im laufenden Halbjahr in den Maschinenwerkstätten unserer Eisenbahn vorkommenden Materialabfälle als:

500 Centner schmiedeeiserne Drehspähne,
30 „ „ Bohrspähne,
300 „ Schmelzeisen,
300 „ Gusseisen,
70 „ altes Eisenblech,
60 „ grössere Eisenstücken,
30 „ alter Federstahl,
50 „ schmiedeeiserne Roststäbe,
150 „ alte Räderbandagen,
100 Stück alte Wagenachsen,
20 Centner alte Messingröhren,
140 „ altes Zinkblech

sowie

circa 2000 Centner ausgewechselte Eisenbahnschienen hohen Profils,
„ 300 „ niedern Profils, englische, und
„ 1900 „ gegen 700 Stück, dgl. englische, für Bauunternehmer nnd zu Hülfsbahnen noch gut verwendbar,

werden hiermit zum Verkauf an den Meistbietenden, die Auswahl unter den Bietern vorbehalten, ausgeboten und desfallsige frankirte schriftliche Offerten für alle oder einzelne Sorten der vorgenannten Materialien bis zum

29. October d. J.

Mittags 12 Uhr hier entgegengenommen.

Die Offerten müssen einen bestimmten Preis pro Zoll-Ctr. der betreffenden Sorte enthalten und mit der Aufschrift:

„Gebot auf Material-Abfälle“

verschlossen hier eingereicht werden. An das Gebot ist der Bietende bis zum 10. November cr. gebunden.

Die Schienen werden dem Käufer sofort, übrigens nach seiner Wahl auf den diesseitigen Bahnhöfen zu Leipzig, Riesa oder Dresden zur Abnahme gegen Baarzahlung überwiesen. Das Zinkblech liegt zur Abnahme im Bahnhof Riesa bereit. Die übrigen Materialabfälle sind in zwei Terminen, einmal sofort nach erfolgtem Zuschlage und sodann am 31. Decbr. d. J. auf hiesigem Bahnhofe ebenfalls gegen Baarzahlung abzunehmen.

Nach Befinden ist vom Käufer eine angemessene Caution zu bestellen.

Leipzig, den 9. October 1862.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
Gustav Harkort, Vorsitzender.
C. A. Gessler, Bevollmächtigter.

Königliche Ostbahn.

Zur Ausführung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke zwischen Driesen und Filehne soll die Lieferung von:

a) 9000 Stück 21 Fuss langen Eisenbahnschienen, abzuliefern auf einem beliebigen, jedoch speciell zu bezeichnenden Bahnhofe der Ostbahn,
b) 1307 Centner oder 18,000 Stück Seitenlaschen,

c) 545 Centner oder 9000 Stück Unterlagsplatten,
d) 828 Centner oder 150,000 Stück Hakennägel und
e) 336 Centner oder 38,000 Stück Laschenschraubenbolzen mit 100 Stück Schraubenschlüsseln,

ad b bis e abzuliefern auf Bahnhof Bromberg, im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung vorerwähnter Gegenstände sind uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Schienen, resp. Klein-Eisenzeug für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem am

Mittwoch, den 5. November cr. Vormittags 11 Uhr

anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in unserem Geschäftslocale auf dem hiesigen Bahnhofe in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Cöln, sowie in unserem Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofrei an unseren Büreau-Vorsteher Lakomi hierselbst zu richtende Gesuche unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 3. October 1862.

Königliche Direction der Ostbahn.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Thüringische Eisenbahn. Am 1. October 1862.

A. Fehlende:

2048. 1 Fass Wein (87 Pfd.) von Weimar, f. in Leipzig s. 20. Juni 1862.
C D 8056. 1 Sack Leim (56 Pfd.) von Gotha, fehlt in Leipzig seit 20. Juli 1862.
M. Rosenbaum. 1 Pack Säcke von Eisenach, fehlt in Leipzig, resp. Breslau seit 24. Juli 1862.
S H 4326. 1 Ballen Wollenwaaren (121 Pfd.) von Göttingen, fehlt in Leipzig seit 22. September 1862.
HV 4301. 1 Ballen Garn (167 Pfd.) von Düsseldorf, fehlt in Leipzig seit 22. September 1862.
G 467/8. 2 Körbe Ketten (212 Pfd.) von Altena, fehlen in Leipzig seit 28. September 1862.
W S 1. 1 leere Kiste (52 Pfd.) von Weimar, fehlt in Leipzig seit 28. September 1862.
K H. 1 Pack Säcke (39 Pfd.) von Eisfeld, f. in Halle seit 28. Juni 1862.
F S 4049. 1 Fass (leer) (12 Pfd.) von Weimar, f. in Halle s. 10. Aug. 1862.
4633. 1 Fass (leer) (13 Pfd.) von Apolda, f. in Halle s. 29. Aug. 1862.
G S 552. 1 Korb grobe Eisenwaaren (175 Pfd.) von Hagen, fehlt in Merseburg seit 27. August 1862.
F W Börner in Crossen. 1 Pack leere Säcke (76 Pfd.) von Witten, fehlt in Weissenfels seit 11. August 1862.
860. 1 Kiste Damenmäntel (200 Pfd.) von Berlin, fehlt in Zeitz seit 16. September 1862.
G. 3 Colli Ofentheile von Giessen, fehlen in Gera seit 10. April 1862
G B 45. 1 leere Kiste von Berlin, fehlt in Gera seit 5. August 1862.
H N & C. 6982. 1 Ballon Theeröl von Harburg, f. in Gera s. 7. Aug. 1862.
868. 1 Fass (leer) (32 Pfd.) von Weimar, fehlt in Gera seit 18. März 1862.
C K 17. 1 Pack Säcke (68½ Pfd.) von Dortmund, fehlt in Naumburg seit 24. Mai 1862.
T 3. 1 Pack Säcke (56 Pfd.) von Hamm, fehlt in Naumburg seit 17. Mai 1862.
Rother Strich. 1 Stange Walzeisen (109 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Naumburg seit 18. September 1862.
H C 579. 1 Kiste Kurzwaaren (26 Pfd.) von Fürth, fehlt in Naumburg seit 6. August 1862.
W R 756/7. 2 leere Fässer (155 Pfd.) von Themar, fehlen in Naumburg seit 6. August 1862.
1 Stück altes Eisen (4 Pfd.) von Leipzig, f. in Apolda seit 27. April 1862.
S. 1 Ofentheil (20 Pfd.) von Giessen, fehlt in Apolda seit 1. Mai 1862.
3 Stück Bügelstähle (6 Pfd.) von Leipzig, f. in Apolda seit 31. Mai 1862.
J & A 7820. 1 Pack Düten von Eisenach, fehlt in Apolda seit 29. Juni 1862.
B 3/4. 3 Ofentheile von Giessen, fehlen in Apolda seit 7. Juli 1862.
4019. 1 Kiste Cigarren (38 Pfd.) von Halle, fehlt in Apolda seit 7. September 1862.
ME 427. 1 Ballen baumwoll. Waaren (34 Pfd.) von Bamberg, fehlt in Weimar seit 19. März 1862.
471. 1 Fass (leer) (47 Pfd.) von Magdeburg, f. in Erfurt s. 31. März 1862.
5368. 1 Fass (leer) (91 Pfd.) von Würzburg, fehlt in Erfurt seit 12. April 1862.
Planer. 1 leeres Fass (26 Pfd.) von Teuchern, fehlt in Erfurt seit 17. September 1862.
A S 88. 1 Kiste Kleider (99 Pfd.) von Leipzig, fehlt in Erfurt seit 17. September 1862.
C L s 2007. 1 Fass Wein (180 Pfd.) von Frankfurt, fehlt in Gotha seit 25. April 1862.
1 Stab Eisen (25 Pfd.) von Guntershausen, fehlt in Gotha s. 8. Juli 1862.
1 frische Haut von Hamburg, fehlt in Gotha seit 6. August 1862.
M. 1 Kohlenkasten (48 Pfd.) von Paderborn, fehlt in Gotha seit 29. September 1862.
F T 597. 1 Kiste Lederwaaren (34 Pfd.) von Berlin, fehlt in Gotha seit 28. September 1862.
G W 1478. 1 Kiste kurze Waaren (39 Pfd.) von Erfurt, fehlt in Eisenach seit 7. September 1862
2455/2457. 2 Ballon Kienöl (261 Pfd.) von Görlitz, fehlen in Eisenach seit 12. September 1862.
G W T 12252. 1 Ballen Rothgarn (49 Pfd.) von Barmen, f. in Eisenach seit 16. September 1862.
F B 6. 1 Sack Waaren (86 Pfd.) von Weimar, fehlt in Eisenach seit 26. September 1862.

B. Ueberzählige:

Weimar oder Wismar. 1 lederne Decke, lag. in Leipzig seit Oct. 1861.
Herrmann Voigt. 1 Kistchen mit 3 leeren Säcken, sig. Hubert & Badmacher (5 Pfd.) von Altena, lagert in Leipzig seit 19. Juli 1862.
W. 2 Colli Ofentheile (18 Pfd.) von Giessen, lagern in Leipzig seit 14. Juli 1862.
R J 50. 1 Sack leere Säcke (45 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Leipzig seit 12. März 1862.
Eckstein G E 18. 1 Kiste (leer) von Weimar, lagert in Leipzig seit 28. September 1862.
3 Stäbe Stahl (10 Pfd.) von Darmstadt, lag. in Halle seit 24. Febr. 1862.
G H. 1 Dreipfundgewicht lagert in Halle seit 22. August 1862.
B & M 3536. 1 Kiste baumwollene Waaren (152 Pfd.) von Weimar, lagert in Halle seit 28. September 1862.
Krone 8594. 1 Korb Effecten (47 Pfd.) lag. in Halle seit 26. Sept. 1862.
645. 1 leere Kiste (21 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Gera seit 18. März 1862.
1 Stab Eisen (10 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Gera seit 1. April 1862.
2786. 1 leere Kiste (13 Pfd.) lagert in Weimar seit Juli 1862.
1 Rolle Messingblech (3½ Pfd.) von Altena, lagert in Gotha seit 15. April 1862.
B 2651. 1 Sack Kleesaamen (198 Pfd.) von Leipzig, lagert in Gotha seit 23. April 1862.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

K.K. pr. Südl. Staats-, L.-V.u. C.-Ital. Eisenbahn. September 1862.

Südösterreiches Netz	1862 fl.	1861 fl.	Lomb. Netz	1862 fl.	1861 fl.
Reisende:	534,296	719,682		230,830	214,777	150,246
Militär-Transporte:	58,672	55,621.			8,022	2,629
Gepäck u. Frachten:	1,156,414	1,400,454.			103.427	76,404
Summa:	1,934,769	2,159,923.			326,226	229,279

Einnahme auf beiden Netzen.		Gesammt-Einnahme bis ult. Sept.	
Südösterr. Netz	1,934,769 2,159,923.	17,175,901	15,838,163
Lombard. Netz	326,226 229.279.	2,409,942	1,805,542
Summa:	2,260,995 2,389,202.	Tolale 19,585,844	17,643,706

Differenz: pro Sept. Südösterr. Netz — 225,155 Lomb. Netz + 96,947. Totale in 1862 + 1,942,137 fl.

K. K. Süd-Norddeutschen Verbindungs-Bahn.

Einnahme f. Personen	Güter	Summa	Bis ult. Sept.:
Sept. 1862: 31,255 fl. 45 kr.	61,317 fl. 79 kr.	92,573 fl. 24 kr.	792,792 fl. 93 kr.

Bis ult. Sept. 1861: 746,507 fl. 99 kr. Mithin 1862: + 46,284 fl. 94 kr.

Kaiser Ferd.-Nordbahn.

	für Pers.	für Güter	Summa	bis ult. Sept.:
September 1862:	366,860 fl.	1,108,100 fl.	1,474,961 fl.	11,735,962 fl.
„ 1861:	326,533 fl.	1,129,833 „	1,456,366 „	12,225,996 „

Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbau-Gesellschaft. (5½ Meil.)

Einnahmen für	Personen	Frachten	Zusammen	bis ult. Septbr.:
September 1862:	7,317 fl.	21,818 fl.	29,135 fl.	272,492 fl.
„ 1861:	7,199 fl.	24,065 fl.	31,264 fl.	245,556 fl.

Ausserdem für Kohle im Sept. 1862: 7386 fl. 1861: 5198 fl. Summa bis ult. Sept. 1862: 65,429 fl. 90 kr. 1861: 56,263 fl. 20 kr.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Frachten	Kohlen	Zusammen:
Im September 1862:	47,400 frs.	42,400 frs.	17,017 frs.	106,817 frs.

einschliesslich der an die Gesellschaft Mackenzie & Cie. zu zahlenden 50 % der Einnahme der Strecke Hasselt-Landen mit circa 15,800 frs.

Pfälzische Eisenbahnen. I. Ludwigsbahn.

Einnahme für	Personen	Güter	Kohlen	Summa	Differenz 1862:
September 1862:	56,147 fl.	73,327 fl.	86,486 fl.	215,962 fl.	
„ 1861:	49,745 „	72,057,,	76,696 „	198,499 fl.	+ 17,462 fl.

II. Maximiliansbahn.

Septbr. 1862:	13.243 fl.	15,076 fl.	12,137 fl.	40,457 fl.	
„ 1861:	10,601 „	16,002 „	11,647 „	38,251 fl.	+ 2,206 fl.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. I. Berlin-Stargard.

Einnahmen für	Personen	Güter	Zusammen	Diff. 1862:
Im Septbr. 1862:	57,144 Thlr.	60,422 Thlr.	117,566 Thlr.	
Im „ 1861:	54,173 „	60,330 „	114,503 „	+3,063 Thlr.

II. Stargard-Cöslin-Colberg.

Im Septbr. 1862:	16,960 Thlr.	11,890 Thlr.	28,850 Thlr.	
Im „ 1861:	15,212 „	11,633 „	26,845 „	+ 2,002 „

Holsteinische Eisenbahnen. Im September 1862.

Altona-Kiel . . 54,279 Thlr. bis ult. Septbr. 1862: 413,571 Thlr.
bis ult. Septbr. 1861: 398,817 Thlr. 1862: mehr 14,754 „
Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe 5,118 Thlr. ult. Sept. 42,479 Thlr.
bis ult. Sept. 1861: 43,703 Thlr. 1862: weniger 1,224 „
Rendsburg-Neumünster 8,402 Thlr. ult. Sept. 1862: 61,784 „
bis ult. Sept. 1861: 60,931 Thlr. 1862: mehr 853 „

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 25. October.
do. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 22. November.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 20. December.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Zwölf Dollars und 15% Primage für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter und achtzehn Dollars und 15% Primage für andere Waaren pr. 40 Cubicfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser. Unter 3 Dollars und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren **Julius Böheim**, Generalagent, Reichsstr. No. 26. **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse Nro. 6. **Ottomar Rödl**, Generalagent, Hainstrasse Nro. 1. **Carl O. R. Viehweg**, Generalagent, Peterstrasse Nro. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Dampfschifffahrt mit England.

Nach **London** jeden Montag und Donnerstag Morgen
„ **Hull** „ Montag Morgen

Passage Preise: Erste Cajüte 12 Thaler. Zweite Cajüte 6 Thaler Gold excl. Beköstigung
Hin- und Retour-Fahrt: Erste Cajüte 18 Thlr. Zweite Cajüte 9 Thlr. Gold excl. Beköstigung

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Die

Billet-Druckmaschinen-

und

Datum-Pressen-Fabrik

von

Wilh. J. C. Bornhöldt

in **Elberfeld**

empfiehlt sich den geehrten Eisenbahn-Verwaltungen ergebenst.

Die

BERLINER BÖRSEN-ZEITUNG

erscheint, wie bisher, 13 Mal in der Woche (auch Montags früh), und zwar in ihrer Abend-Ausgabe als ein Central-Organ für die commerciellen und industriellen Interessen im ausgedehntesten Sinne und in ihrer Morgen-Ausgabe als vollständige politische Zeitung, so dass sie nach allen Richtungen hin das reichhaltigste Material liefert. Ueberdem haben wir Veranstaltung getroffen, die Zahl unserer telegraphischen Depeschen, die wir schon jetzt in einer wohl kaum sonstwo gebotenen Fülle geben, noch fernerweitig zu vermehren.

Die Abonnements-Bedingungen bleiben unverändert. Alle Post-Anstalten und Zeitungs-Spediteure nehmen Bestellungen auf die Zeitung an, in Berlin auch

die Expedition der „Berliner Börsen-Zeitung."
(Charlotten-Strasse No. 28.)

Bazi & Co. in Brackwede

— Cöln-Mindener Bahn —

empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten

Asphalt-Dachfilze

als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens. Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

Im **J. C. Hinrichs'schen** Verlage zu Leipzig sind erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Geographie und Statistik
des Oesterreichischen Kaiserstaates.
Mit einer Einleitung: der „Deutsche Bund."
Von Prof. Dr. H. F. Brachelli.
Lex. 8. 1861. geh 2 Thlr. 18 Ngr.

Geographie und Statistik
des Königreichs Preussen.
Von Prof. Dr. H. F. Brachelli.
Lex. 8. 1862. geh. 1 Thlr. 12 Ngr.

Beide Werke sind Theile des rühmlichst bekannten **Handbuches der Geographie und Statistik von Stein** und **Hörschelmann.** 7. Aufl. Herausg. von Prof. Wappäus. 4 Bände, 380 Bogen, Subscr.-Preis: 24 Rthlr. Erschienen sind davon 24 Lieferungen im Preise von 17 Thlr. 27 Ngr.; die noch fehlenden ca. 15 Lieferungen sollen soweit möglich noch im Laufe des Jahres 1863 erscheinen.

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

COUPON.

Stempel der Bahnverwaltung.

Herrn .....

in .....

Station ..... der ..... Eisenbahn.

Nummer des Wagens.	Nummer und Position der Karten.	NOTA.	Rt. Fl.	Sgr. Xr.	Pfg.
		Nachnahme in Buchstaben:			
Stempel.		Nachnahme-Provision . . .			
		Fracht bis . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			
		„ „ . . .			

Stempel der Bahnverwaltung.

..... den 186

Frachtgut.

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der in den besonderen Reglements der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verbände enthaltenen und $\frac{\text{mir}}{\text{uns}}$ bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen.	No.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Wirkliches Brutto-Gewicht. Pfund.	Abgerundetes Gewicht. Ctr.	$^1/_{10}$	Werthsumme nach § 23. No. 2 u. 3 des Reglements.	Bezeichnung der Beilagen, als: Begleitscheine, Declarationen, Zollquittungen etc. Erklärung wegen der zollamtl. Behandlung.

Unterschrift:

Stempel der Abgangsstation.

Wiege-Stempel.

COUPON.

Von

nach

Karten-No. u. Pos.

Datum der Ankunft:

Quittung des Empfängers:

Declarationen:

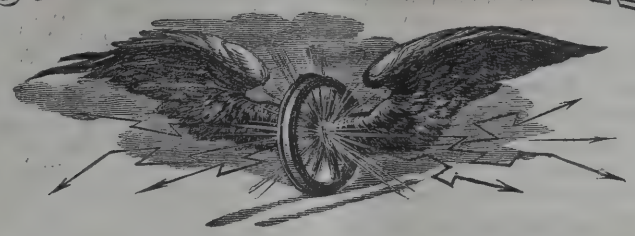
der Werthsumme nach § 23 No. 2 u. 3 des Vereins-Reglements

des Interesses rechtzeitiger Lieferung nach § 5 des Vereins-Reglements.

N°. 86. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 25. October 1862.

Inhalt: Die Eisenbahnen der Cimbrischen Halbinsel. — Ueber die Hemmung von Eisenbahnfahrzeugen auf den Bahnhöfen. — Die XIII. Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure zu Hannover. — Personenwagen für die neuen Russischen Bahnen. — Statistische Uebersicht der Linien und Stationen des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins am 1. Januar 1862. — Eisenbahnen: Eisenbahn-Betrieb: Preussische Staats-Eisenbahnen, September-Einnahmen. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, Fahrplan-Aenderung. Rheinisch-Thüringischer Eisenbahn-Verband, Entfernung zwischen Breslau und Düsseldorf. Sächsische Staatsbahn, Straffall. Taunus-Eisenbahn, directer Verkehr mit der Nassauischen Staatsbahn. Kaiserin Elisabethbahn, directer Verkehr mit Belgien. — Ausland: Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, Jahresbericht. Bernische Staatsbahn, Eisenbahnbrücke bei Busswyl. Alpenbahn-Projecte. — Technische Notizen: Locomotiven mit 8 gekuppelten Rädern. Purcha's Eisenbahn-Bremsen. Mittel gegen Kesselstein. Schmiedeeiserne optische Telegraphen. — Telegraphenwesen: Remunerirung der Telegraphen-Beamten in Preussen. Telegraphenwesen in Preussen. Telegraphen-Verbindung zwischen Petersburg und Omsk. — Schifffahrt: Draudampfschifffahrt. Postdampfschifffahrt zwischen Dover-Calais. Neue Dampfschifffahrts-Unternehmungen in Frankreich. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Berlin-Anhaltische Eisenbahn**, Extrazug von Wittenberg nach Cöthen. **Bergisch-Märkische Eisenbahn**, Zahlung der nicht convertirten gekündigten Prioritäts-Obligationen. Submissionen der **Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** und **Wilhelms-Bahn**. — **Fehlende etc. Güter** der Kgl. Sächs.-Westl. Staats-Eisenbahn und Kurf. Fr. Wilh.-Nordbahn. — **Einnahmen.** — II. Privat-Anzeigen.

Die Eisenbahnen der Cimbrischen Halbinsel.

Für die Eisenbahnen auf der Cimbrischen Halbinsel, welche ich Ihnen neulich (No. 68) zu schildern Gelegenheit hatte, hat sich eine neue Chance eröffnet, an die damals noch nicht gedacht wurde. Ich hatte Gelegenheit zu erwähnen, dass, wenn nach dem Osten von Holstein irgend ein Project zur Ausführung komme, was über kurz oder lang geschehen müsse, dann Neumünster jedenfalls der Ausgang sein werde.

Seitdem ist nun in der That ein solches Project in nächste Nähe gerückt, es ist nämlich eine allerhöchste Concession zum Nivellement einer Bahn von Neumünster über Segeberg nach Oldesloe und dortigem Anschluss an die Lübeck-Hamburger Bahn ertheilt worden, und zwar niemand Geringerem, als dem Sir Morton Peto, Mitgliede des Englischen Unterhauses.

Schon oftmals ist früher für das östliche Holstein von dazu gegründeten Comités eine Nivellements-Concession erbeten und auch erzielt worden, die Nivellements sind vollführt oder unterblieben, je nach der Energie der treibenden Persönlichkeiten und der disponiblen Mittel. Hier aber ist es ein anderer Fall. Denn Sir Morton Peto fehlt es weder an Energie noch an Mitteln und es wird, da er den Plan einmal gefasst hat, Alles daran gesetzt werden, ihn auch zur Ausführung zu bringen.

Während die in Holsteinischen Orten früher gegründeten Comités natürlich nur den localen Verkehr im Auge hatten, und daher z. B. von Neumünster nach Segeberg über Bornhöved nivellirten, um die öde Haide zu umgehen und den wohlhabenden Güterdistrict zu berühren, ist es dem Sir Morton Peto natürlich um etwas ganz Anderes zu thun. Da er bereits die sämmtlichen Dänischen Bahnen, mit Ausnahme der im Winkel gelegenen Kopenhagen-Corsörer Bahn, in Händen hat, ebenso die Nordschleswigsche und die Südschleswigsche Bahn, so kann er den ganzen Landverkehr des Nordens bei Rendsburg noch auf seinen Bahnen concentriren. Bei Rendsburg muss er auf die Rendsburg-Neumünstersche Bahn übergehen und würde seine Trains von Neumünster längs der Altona-Kieler Bahn schieben müssen, wenn er nicht von hier aus eine neue Bahn über Segeberg und Oldesloe direct nach Hamburg selbst herstellen kann.

Diese Bahn würde der Altona-Kieler eine unbedingte Concurrenzbahn für den ganzen Verkehr aus Norden sein, weil sie gar nicht oder unbedeutend länger werden würde als diese, und dabei den Vorzug hätte, einmal zugleich auf Lübeck und von da direct in das östliche Deutschland oder über Lauenburg nach dem Nordwesten zu führen, andererseits bei der Richtung nach Hamburg zu, direct nach Hamburg mit Umgehung von Altona zu bringen.

Es würde demnach in Händen des Sir Morton Peto sein, durch Vergünstigungen, die bereits im äussersten Norden anfangen, oder durch direct durchgehenden Verkehr nach dieser Richtung den ganzen nördlichen Transport von der Altona-Kieler Bahn ab und auf seine neuprojectirte Bahn zu lenken, mit Ausnahme dessen, was seewärts von Kiel auf die Bahn kommt. Um indessen auch diese Lebensader zu unterbinden, ist mit dem bereits erwähnten Projecte zugleich ein Project von Segeberg nach Neustadt verbunden.

Neustadt ist ein Hafen an der Ostsee, der bereits von tüchtigen Kaufleuten bewohnt ist, der zwar, was seine innere Vortrefflichkeit angeht, mit dem Kieler Hafen sich weitaus nicht messen kann, der aber für Alles, was aus der breiten Ostsee kommt, mit Lübeck den Vorzug der viel bequemeren Ansegelung vor Kiel voraus hat, so dass unzweifelhaft ein grosser Theil des nördlichen Verkehrs sich auch bei Neustadt und Lübeck an die Bahn begeben würde.

Wenn nun gleich ähnliche Projecte mit ähnlich ausgesprochenen Zwecken schon früher aufgetaucht sind, so scheiterten sie doch oder verliefen sich in den Sand wegen Mangels an Mitteln und geringer Aussicht auf Betheiligung im Lande, dessen Capitalisten mehr oder weniger bei Altona-Kiel betheiligt sind. Seit aber Sir Morton Peto mit einer Nivellements-Concession begabt ist, kann daraus kein Hinderniss mehr erwachsen, denn es fehlt ihm nicht an Mitteln für seine Aufgabe, und durch die Beherrschung des ganzen nördlichen Systemes ist er im Stande, seiner Bahn eine ganz andere Rentabilität zu sichern, als man jemals früher hat herausrechnen können. Wenn daher die Bauconcession ertheilt wird, so ist die Eisenbahn auch so gut als fertig, und nur falls diese nicht ertheilt werden sollte, ist die Altona-Kieler Bahn in ihren bisherigen Erfolgen gesichert. Diese Zweifelhaftigkeit hat sich

schon durch ein Weichen ihrer Actien an der Hamburger Börse bemerklich gemacht, denn diese weiss wohl, wie es um die Sache bestellt ist.

Die Altona-Kieler Bahn hat freilich sehr bündige Zusicherungen, die sie gegen eine Concurrenzbahn schützen sollen, aber man weiss, wie die Regierung mit solchen Zusicherungen verfährt; Contracte, welche die Bahn mit der Post und mit den Militärbehörden schliesst, werden wenigstens immer nur so ausgelegt, dass die Bahn ihre Verpflichtungen erfüllen muss, der andere Theil aber nachher von der bündig stipulirten Contractsumme nach seinem Belieben abzieht und der Rechtsgang verschlossen ist, wenn man nicht noch schwereren Widerständen überall begegnen will.

Die Dänen hassen ausgesprochenermassen Hamburg, weil dessen Börse den Norden beherrscht und werden sich deshalb freuen, mit einem grossen Theile des nach Süden gehenden Verkehrs Hamburg vermeiden zu können. Es steht daher zu befürchten, dass die Altona-Kieler Bahn, ihrer früher erhaltenen Zusicherungen ungeachtet, die Bauconcession an Herrn Peto nicht wird hintertreiben können, wonach sie doch aus Selbsterhaltungsgründen streben muss. Sir Morton Peto ist nämlich im Stande, durch seine Contracte mit der Dänischen Regierung, welche die Specialfinanzen des Königreichs angehen, dieser vielerlei Vortheile zuzuwenden, wenn ihm dafür Vortheile in den Herzogthümern gegeben werden, und da ohne Rücksicht auf die bestehenden Verfassungen der Herzogthümer die Regierung mit Eisenbahn-Concessionen vorgeht, die sie den Ständeversammlungen gar nicht vorgelegt hat, so werden diese Vortheile dahingegeben, um das Aequivalent jenseit der Königsau zu empfangen. Denn Sir Morton Peto ist nicht nur ein grosser, durch Capitalien allmächtiger Mann, sondern auch im Englischen Parlamente mit Sitz und Stimme begabt, und er hat für die ihm hier geschenkten immensen Vortheile schon vielfältig jenseit des Canals gegen die wahren Interessen der Herzogthümer zu Gunsten Dänemarks gewirkt.

Hier nun kann man zwar nicht in Abrede stellen, dass ein Bahnsystem, wie das projectirte, der Altona-Kieler Bahn bedeutende Nachtheile, dem Lande aber durch die vermehrte Communication Vortheile bringen muss, dass es also an sich nicht verwerflich ist; allein unbedingt gemeinschädlich wird es sein, wenn jene Bahn in die Hände desselben, den Herzogthümern feindseligen Mannes gelegt wird, der auch die Bahnen in Jütland und Schleswig sein eigen nennt. Er wird dann von Oldesloe, also so ziemlich von Hamburg und Lübeck aus, den ganzen Verkehr bis in den äussersten Norden sein eigen nennen, denn es ist zwar noch die Rendsburg-Neumünstersche Bahn dazwischen eingeschaltet, allein dieselbe ist bekanntlich an sich so klein und so billig gebaut, dass wenn Sir Morton Peto einen Ankauf derselben ernstlich beabsichtigen sollte, er den Actionären so grosse Vortheile bieten kann, dass sie sich selbst schuldig sind, sie abzutreten. Die einzige Hoffnung, welche wir noch hegen dürfen, in Holstein einem so unerträglichen Joche des Verkehrs, einer solchen Alleinherrschaft zu entgehen, beruht darin, dass nachher über kurz oder lang doch eine noch kürzere Verkehrslinie nach dem Norden organisirt werden und dass eine directe Längenbahn von Wrist über Rendsburg bis Flensburg später jene Zwingherrschaft brechen muss.

Cimber.

Ueber die Hemmung von Eisenbahnfahrzeugen auf den Bahnhöfen.

Herr Dulon hatte in Nummer 27 unserer Zeitung vorgeschlagen, zu diesem Zweck an denjenigen Stellen der Bahnhofsgleise, wo die Fahrzeuge aufgestellt werden sollen, eine der Bahnschwellen in der Mitte zu durchbohren und durch dieselbe von unten nach oben einen eisernen Bolzen von der Länge der Schwellenstärke durchzutreiben, an dessen unterem Ende gegen das Herausziehen ein Kopf von angemessener Stärke und Breite sich befindet und dessen oberes Ende in zwei oder drei Kettenglieder ausläuft, mit denen ein Ring verbunden ist, in welchem die Hauptverbindungskette oder eine der Nothketten des Wagens eingehängt werden soll.

Das „Organ für die Fortschritte des Eisenbahn-Wesens“ spricht sich folgendermassen über den Dulon'schen Vorschlag aus:“ Diese Vorrichtung zeichnet sich durch ihre grosse Einfachheit und Billigkeit aus und gewährt daneben den Vortheil, dass sie nicht verschleppt werden kann und den Verkehr auf dem Bahnhofe in keiner Weise hindert, da sie sich zwischen den Schienen befindet und sich glatt auf die Erde legt; nur wird bei derselben noch darauf Bedacht genommen werden müssen, dass, wenn der angehängte Wagen so weit nach der einen oder der anderen Seite gerückt ist, dass die Kette vollständig angespannt ist, was namentlich auf Bahnhöfen in starken Gefällen immer nach der unteren Seite hin der Fall ist, der vordere Ring auch ausgehängt werden kann. Bei einem einfachen Ringe wird dies nicht angehen, da, wenn hinter dem angehängten Wagen noch eine grössere Anzahl Fahrzeuge sich befinden, das Gesammtgewicht derselben so gross ist, dass die Wagen, wenn nicht eine Locomotive zur Hand ist, nicht genügend weit zurückgeschoben werden können, um den Ring über den Haken der Wagenkette herauszuheben. Indessen lässt sich an dem Kettenringe oder den Kettengliedern auf die eine oder andere Weise sehr leicht eine einfache Auflösungsvorrichtung anbringen, um das Aushängen bewerkstelligen zu können.“

„Obgleich sich übrigens diese Vorrichtung an möglichst vielen Puncten der Bahnhöfe anbringen lässt, so kann doch, namentlich auf den Bahnhöfen der älteren Bahnen, auf denen ihrer Beschränktheit wegen nicht immer einunddieselben Gleise zum Aufstellen von Wagen bestimmt werden können, der Fall eintreten, wo es wünschenswerth ist, die Fahrzeuge augenblicklich an Puncten aufzustellen, wo sich gerade die obige Vorrichtung nicht befindet, wo also transportabele Apparate erforderlich sind.“

„Zu diesem Zwecke sind auf den Braunschweigischen Bahnen seit mehreren Jahren Vorrichtungen in Anwendung, welche nach Art der Wagenbremsen aus zwei niedrigen Holzklötzen bestehen, die an der inneren Seite nach der Form der Radreifen und an der unteren Seite nach der Form des Schienenkopfes ausgearbeitet sind und durch eine Eisenstange zusammengehalten werden. Der eine dieser Bremsklötze ist mit der Eisenstange fest verbunden, der andere dagegen auf derselben beweglich, sodass derselbe je nach der Grösse des festzustellenden Rades mittelst eines Schraubengewindes und einer kleinen Kurbel auf der Stange vor- und zurückbewegt werden kann. Der Apparat wird von der äusseren Seite her über den Radreifen geschoben, auf den Schienenkopf gelegt und werden sodann die beiden Bremsklötze mit der Kurbel fest angezogen. Die Letzteren können, wenn die Wagen wieder in Bewegung gesetzt werden sollen, ohne Weiteres wieder gelös't werden.“

Soweit das Organ. Wir bemerken hierzu, dass eine besondere Einrichtung an den Ringen, welche etwa in stark geneigten Gleisen sich befinden, die Einfachheit der Vorkehrung wieder alteriren würde.

Das ist aber nicht wünschenswerth, da alle derartige Vorrichtungen, welche die Handthirung gewöhnlicher Arbeiter unterstellen, sich vor Allem durch die grösseste Einfachheit auszeichnen müssen, wenn anders sie auf die Dauer zweckerfüllend bleiben sollen.

Wir möchten für den aufgestellten Fall deshalb auch darauf hinweisen, dass ganz gleiche Bedenken ebensowohl hinsichtlich der Auslösung der Verbindungsketten zwischen den einzelnen Wagen aufgestellt werden können. Und doch begründen sich dieselben erfahrungsmässig nicht, da die Stationsbeamten die Trennung der Verbindung entweder mit oder auch ohne Maschine zu bewerkstelligen wissen. Erschiene eine besondere Aushakvorrichtung an den von Herrn D. in Vorschlag gebrachten Ringen nöthig, so müsste sie ebenso nothwendig für jede Verbindungskette sein.

Die in dem Organ beschriebene Vorkehrung verbundener Bremsklötze stellt gewissermassen eine Vereinigung der hier und da üblichen Rundhölzer mit den einzelnen Vorlegeklötzen dar und hat eben die Nachtheile, welche in unserer Nummer 27 dargelegt worden sind.

Inzwischen erfahren wir zu unserer Freude, dass Herrn Dulons Vorschlag bereits die Beachtung der Practiker gefunden hat und mehrfach ganz in der von ihm bezeichneten Weise zur Ausführung gekommen ist.

Schliesslich wollen wir bemerken, dass wir in Anerkennung der Wichtigkeit dieses technischen Gegenstandes jede weitere Besprechung desselben beachten.

Die XIII. Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure zu Hannover.

1. Verhandlung der Bau-Ingenieure.

Die XIII. Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure, welche in der Zeit vom 3. bis 6. September in Hannover stattfand, hatte diesmal das Verfahren eingeschlagen, sich zur Behandlung wissenschaftlicher Fragen in drei Sectionen einzutheilen, (Architecten, Bauingenieure, Maschineningenieure), durch welche Anordnung die Besprechung einer grösseren Anzahl speciell interessirender Fragen, und zwar in ausführlicher Weise stattfinden konnte.

Da nun die Verhandlungen der Bauingenieure für das Eisenbahnwesen von grossem Interesse sind, so erlaube ich mir über deren Inhalt kurz zu referiren.

Die Vorträge selbst waren in stofflicher Beziehung durch das Programm der Versammlung bestimmt, welches mit den Einladungen versendet worden war, und hatte das Localcomité Sorge getragen, dass soweit möglich, jeder zu besprechende Gegenstand von einem Redner wenigstens ausführlicher behandelt werden sollte.

Ueber die erste aufgestellte Frage: „Welches ist der zeitige Stand der Erfahrungen über die künstlichen Mittel, zur Verlängerung der Dauer des Holzes," sprach in längerem ausführlichem Vortrag Hr. Bauinspector Pfeifer. Derselbe wies nach, an den Erfahrungen wie sie bei der Preuss. Ostbahn und den Hannöv. Bahnen vorliegen, dass zur Imprägnirung, namentlich weicher Holzarten, nur Zinkchlorid mit Vortheil angewendet wird, dass aber die anderen noch üblichen Substanzen, Kupfervitriol, Kreosot etc., wenn nicht ganz, doch nahezu ungenügende Resultate ergeben. Es wurde eine grössere Anzahl Abschnitte weicher Holzarten, Pappel, Tanne, Birke etc. vorgezeigt, welche mit Zinkchlorid imprägnirt, eine lange Reihe von Jahren im Boden gelegen hatten, und ganz wohl erhalten waren.

Herr Bauinspector von Kaven hatte das Referat über die zweite Frage übernommen: „Unter welchen Verhältnissen ist eine künstliche Fundamentirung von Brückenpfeilern, mittelst comprimirter Luft den alten Fundamentirungsmethoden mittelst Pfahlrost oder Beton vorzuziehen, und welches sind die Vortheile der neuen Fundamentirungsmethode"?

Es ist allerdings sehr schwierig, für die Anwendung der einen oder der andern Fundamentirungsmethode bestimmte theoretische Regeln anzugeben, zumal wenn eine Methode noch so neu und noch so wenig ausgebildet ist, wie die Fundamentirung mit comprimirter Luft. Herr von Kaven beschränkte sich deshalb darauf, eine kurze Uebersicht über alle bekannten Fundamentirungsmethoden zu geben, welche bis jetzt angewendet wurden, um dann zu der neuesten zu kommen, nämlich der Fundamentirung mit comprimirter Luft, wie sie zuletzt und in der ausgebildesten Weise bei dem Rheinbrückenbau bei Kehl in Anwendung gekommen ist. Diese Methode empfehle sich sowohl durch ihre Sicherheit, Schnelligkeit, und wenn erst einmal mehr bekannt und ausgebildet auch gewiss durch ihre Billigkeit, zumal es die einzige Methode sei, vermittelst welcher noch Fundamente in bedeutende Tiefen gelegt werden könnten.

Die Frage, in wie weit diese neue Methode der bisher üblichen, und auch bei den Rheinbrückenbauten bei Cöln und Mainz zur Anwendung gekommenen Fundamentirung auf Beton vorzuziehen sei, wurde leider nicht näher untersucht.

Herr Bauinspector Schwedler von Berlin sprach über die dritte Frage: „Welches System der eisernen Balkenbrükken eignet sich am besten für Lichtweiten von 200—400 Fuss Spannweite und verdienen die continuirlichen oder einzelne Träger den Vorzug"?

Nach sehr eleganten, mathematischen Entwicklungen, welche durch eine unter die Zuhörer vertheilte Zusammenstellung verschiedener Formeln unterstützt wurde, kam derselbe zu dem Resultat, dass in Betreff des Gewichts und also des Preises es ganz einerlei sei, welches Constructions-System man wähle, ob Gitter, Fachwerk, Parabel, einfach oder mehrfach gekuppelte Träger.

Zu bedauern ist nur, dass diese wichtige Frage in nicht umfassenderer Weise behandelt werden konnte, und dass als beste Construction nur die vom geringsten Gewichte hingestellt wurde, während es doch nahe liegt, auf die Frage zu kommen, welches System ist bei gleichem Gewichte und gleichen Kosten das empfehlenswertheste? Hier hätte nun allerdings die Entscheidung zu Gunsten oder Ungunsten eines Systemes ausfallen können. Denn wenn auch die Entwicklung der Balkenträger in Form und Zusammensetzung noch nicht so abgeschlossen ist, um eine Construction als die beste zu empfehlen, so lässt sich doch schon jetzt mit Bestimmtheit sagen, dass das Gitterbrückensystem für grosse Spannweiten nicht besonders geeignet und hier die Fachwerkconstruction vorzuziehen ist.

Für die vierte Frage: „Welches sind die zweckmässigsten Systeme für Futtermauern"? hatte sich kein Redner finden wollen, und es musste sonach zur fünften Frage übergegangen werden:

„Welche Erfahrungen liegen über die zur Anwendung gekommenen Schutzmittel gegen das Rosten des Eisens vor"?

Herr Director Karmarsch entwickelte in klarer Weise die Natur und die Entstehungsweise des Rostes, und die bis jetzt angewendeten Mittel zum Schutze gegen denselben. An seinen Vortrag knüpfte sich eine kleine Discussion, an welcher sich die Herren Baurath Debo, Betriebsdirector Buresch, Ingenieur Weis und Andere betheiligten und deren Resultat dahin zusammengefasst werden kann, dass der Anstrich mit der sogenannten Diamantfarbe, welche eine Granitfarbe sei, als das bis jetzt empfehlenswertheste Schutzmittel gegen den Rost bezeichnet werden müsse.

Als weitere Fragen kam zur Verhandlung:

„Welche Anwendung hat man in neuerer Zeit von Stahl anstatt des Schmiedeeisens bei Bauconstructionen gemacht"?

Hr. Maschinendirector Kirchweger hatte die Beantwortung dieser Frage übernommen und fasste sich dahin, dass Erfahrungen über die Verwendungen des Stahles noch nicht gemacht seien, und dass der Vorschlag, eine Brücke aus Puddelstahl zu bauen, verworfen worden sei.

Es wurde bei der augenscheinlichen Wichtigkeit dieses Gegenstandes von vielen Seiten bedauert, denselben so kurz abgemacht zu sehen, denn gerade die Verwendung des Gussstahls zu Bauzwecken dürfte berufen sein, in der Technik eine bedeutende Rolle zu spielen.

Gussstahl wird bis jetzt vorzugsweise da zur Anwendung gebracht, wo man eine besondere Stärke, eines besonderen Grades der Sicherheit bedarf, z. B. bei Locomotivrädern und Axen, Dampfbootsaxen, Dampfkesseln, Kanonen etc. und aus den Erfahrungen, welche man bis jetzt beim Maschinenwesen gemacht hat, ist man zu schliessen berechtigt, dass der Gussstahl auch bei seiner Verwendung im Bauwesen alle seine glänzenden Eigenschaften bewähren wird.

Fassen wir nur die Vortheile in's Auge, welche die projectirte Verwendung des Gussstahls im Brückenbau mit sich führt.

Die schmiedeeisernen Brücken werden für grosse Spannweiten viel zu schwer, denn das Verhältniss der zufälligen Last und des Constructionsgewichtes ändert sich mit der Spannweite in sehr ungünstiger Weise, und zwar der Art, dass die Grenze, bis zu welcher schmiedeeiserne Balkenbrücken gespannt werden können, schon zwischen 600 und 700 Fuss liegt.

Bei Verwendung des Gussstahls zum Brückenbau, der die doppelte Stärke des Eisens hat, wird die Masse des verwendeten Materials, und demnach das Constructionsgewicht um ein Bedeutendes geringer, und es lässt sich leicht nachweisen, dass für kleinere Spannweiten: $^1/_2$, für grössere bis zu 400 Fuss: $^1/_3$ und für sehr grosse Spannweiten nur $^1/_4$ des Gewichtes nöthig ist, das für Schmiedeeisen erforderlich wäre.

Welch bedeutender Gewinn für den Brückenbau sich demnach aus der Anwendung des Gussstahls erzielen lässt, ist klar, abgesehen von den anderen Vorzügen dieses Materials, dass es nämlich seine Textur nicht ändert, dass es dem Temperaturwechsel weniger unterworfen ist, als Eisen, und hauptsächlich, dass damit Spannweiten überbrückt werden können, an welche bei Eisen nicht zu denken ist.

Auch sind die Vorzüge des Gussstahls in dieser Richtung hin gar nicht mehr so unbekannt, so werden z. B. auf den Holländischen Staatsbahnen z. Z. drei Brücken aus Gussstahl gebaut, und bei mehreren bedeutenden projectirten Brückenbauten ist Gussstahl in Aussicht genommen.

Zum Schluss der Verhandlungen entwickelte sich noch eine recht lebhafte Discussion. Dieselbe drehte sich um die Frage: „Welche Erfahrungen liegen über die Haltbarkeit des verzinkten Eisenblechs und Zinkblechs vor"?, wurde eingeleitet durch einen längeren Vortrag des Herrn Telegraphen-Inspector Frischen, und hatte zum Resultat, dass verzinktes oder verzinntes Eisenblech zum Eindecken der Dächer, ohne sehr guten Anstrich wenigstens, nicht empfohlen werden könne. Die Eindeckung mit Zinkblech ist dahingegen in ein Stadium getreten, das nun allen Anforderungen entspricht. Wenn auch 25 Jahre nöthig gewesen wären, um diesen Fortschritt zu erreichen, so habe man auch jetzt alle Schwierigkeiten überwunden, und alle Fehler, welche bislang Zinkdächer gezeigt, seien nur in der Art der Eindeckung begründet gewesen, welche aber jetzt so vervollkommnet sei, dass allen Anforderungen genügt werden könne.

Hiermit schlossen die Verhandlungen in der Abtheilung der Bauingenieure, die des Intressanten und Belehrenden in reichem Maase boten. S.

Personenwagen für die neuen Russischen Bahnen.

Bei der grossartigen Ausdehnung und Abgeschlossenheit der Russischen Linien haben dieselben eine grössere Spurweite als die älteren Bahnen annehmen können. Damit ist zwar ein für alle Mal der directe Verkehr mit dem übrigen Continente unmöglich gemacht, dafür aber dem Constructeur ein Spielraum gegeben, dessen Ausnutzung bis zur äussersten Grenze in den Personenwagen ausgebeutet ist.

Obgleich die Spurweite nur 3 Zoll grösser, ist die lichte Weite der Coupées erster Classe 10 Fuss 4 Zoll, somit mindestens 2 Fuss breiter, als dies auf den Deutschen Bahnen gestattet ist. Diese Breite hat nun die längst gewünschte Einrichtung der Wagen ermöglicht, welche neben einer möglichsten Isolirung der Passagiere auch einen beliebigen Verkehr unter denselben gestattet. Durch diese leichte Communication in allen Theilen des Wagens ist zunächst die Anlage eines oder zweier Closets in der Mitte des Wagens ermöglicht, welche jederzeit während der Fahrt zugänglich sind. Die Versuche, auf Deutschen Linien in einem besonderen Wagen als Aushülfe ein Closet einzurichten, ist bekanntlich daran gescheitert, dass die Passagiere keine Neigung fühlen, sich meilenweit in dem Closet fortschaffen zu lassen.

Die einzelnen durch den Mittelgang getrennten Coupées sind mit Thüren verschlossen, sodass sich einzelne Familien und Gesellschaften vollständig isoliren können. Der Wagen hat ferner nur vier auf den Communicationsweg mündende Thüren. Hierdurch wird die Abkühlung des Wagenraumes beseitigt, und der Passagier ist durchaus

keinem sich womöglich auf jeder Station wiederholenden Luftzuge exponirt. Endlich gestattet diese Eintheilung die Anwendung einer Ofenheizung, welche durch die Thüren des Coupées beliebig zu reguliren ist.

Diese Wagen haben 6 Räder und zeichnen sich durch eine sehr auffällige, schiffsähnliche Gestalt aus, welche behufs einer Verbreitung der Sitzfläche gewählt zu sein scheint, Jedenfalls werden diese Wagen ein zu der Zahl der Passagiere verhältnissmässig sehr bedeutendes Gewicht erhalten.

Die Personenwagen II. Classe sind nach ähnlichen Principien construirt. In der Mitte des Wagens ist wiederum ein Closet, und die Communication nach demselben und zu den einzelnen Coupées durch einen schmalen Gang an der einen Seite des Wagens ermöglicht. Die Sitzbänke sind nicht mittelst Thüren von dem Corridor abgesperrt, und ebenfalls sind die Zwischenwände zwischen den Sitzen nicht bis zur Decke des Wagens geführt, sondern stehen etwa 1 Fuss von derselben ab. Es ist dadurch nur eine partielle Isolirung der Passagiere möglich und weniger Sitzfläche verloren, wie in dem Wagen I. Classe. (Scheffler's Organ für die Fortschritte des Eisenbahn-Wesens 1862. XVII. Bd., 4. Heft).

Statistische Uebersicht
der Linien und Stationen des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins am 1. Januar 1862.

Die Anzahl der Vereinsstationen und die Länge der im Betriebe befindlichen Linien und Drahtleitungen, nach den einzelnen Staaten geordnet, welche den Verein bilden, war am 1. Januar d. J. folgende:

	Zahl der Vereinsstationen.	Länge der Vereinslinien, geogr. Meilen.	Gesammtlänge der Drähte, geogr. Meilen.
Oesterreich	209	1782,3	2915,6
Preussen	143	1145,1	3386,6
Bayern	39	274,8	656,1
Sachsen	27	137,9	203,9
Hannover	31	204,5	364,2
Niederlande	59	219,0	500,6
Württemberg	40	133,6	190,5
Mecklenburg	14	53,1	63,6
Baden	65	177,0	309,4
Summa:	627	4125,3	8590,5

Zu Anfang des Jahres 1861 bestanden 545 Stationen, 3864,1 geogr. Meilen Linie, 7869,4 geogr. Meilen Leitung; es sind also jetzt mehr vorhanden 82 Stationen, 261,2 geogr. Meilen Linien, 721,4 geogr. Meilen Leitung.

Diese Zunahme vertheilt sich folgendermassen auf die einzelnen Vereinsstaaten:

	Vereinsstationen eröffnet.	Vereinsstationen aufgehoben.	Vereinslinien. geogr. Meilen.	Drahtleitung. geogr. Meilen.
Oesterreich	24	3	55,5	199,7
Preussen	24	1	105,0	398,4
Bayern	1	—	—	—
Sachsen	—	—	—	—
Hannover	1	—	42,8	48,5
Niederlande	5	—	15,0	24,1
Württemberg	11	1	17,0	19,9
Mecklenburg	1	—	2,3	3,3
Baden	20	—	23,6	27,2
Summa wie oben	82		261,2	721,1

Im ganzen Vereinsliniennetze ergiebt sich durchschnittlich für 100 Meilen Linie an Drahtleitung 208,2, während auf eine Vereinsstation durchschnittlich 6,58 Meilen Linie und 13,70 Meilen Leitung kommen.

Zur Veranschaulichung der Entwickelung des Vereins-Telegraphennetzes in den letzten 7 Jahren diene folgende Uebersicht:

Zu Anfang des Jahres	Anzahl der Vereinsstationen.	Gesammtlänge der Linien. (geograph. Meilen:)	Gesammtlänge der Leitungen. (geograph. Meilen:)	Auf eine Vereinsstation. Linien. (geograph. Meilen:)	Auf eine Vereinsstation. Leitungen (geograph. Meilen:)	Durchschnittliche Länge der Drahtleitung für 100 Meilen Linie. (geograph. Meilen:)
1856	234	2317,7	3889,8	9,90	16,62	167,8
1857	307	2644,6	4772,9	8,61	15,55	180,5
1858	357	2857,3	5501,4	8,00	15,41	192,5
1859	425	3255,8	6348,0	7,61	14,94	195,0
1860	480	3532,8	7104,0	7,36	14,80	201,1
1861	545	3864,1	7869,4	7,09	14,44	203,7
1862	627	4125,3	8590,5	6,58	13,70	208,2

Es hat also im Laufe dieser 7 Jahre die Länge der Linien um 78 Proc., die Länge der Leitungen aber um mehr als das Doppelte, nämlich um 121 Proc., zugenommen; noch stärker, nämlich 168 Proc., war die Zunahme der Zahl der Vereinsstationen. In Folge dessen hat, wie obiges Täfelchen zeigt, einerseits das Verhältniss der Leitungslänge zur Linienlänge (also die durchschnittliche Zahl der Drähte auf den Linien), stetig zugenommen und andererseits das Verhältniss der Linienlänge sowohl wie das der Leitungslänge zur Zahl der Vereinsstationen sich regelmässig und stetig vermindert.

(Zeitschrift des Deutsch-Oesterr. Telegraphen-Vereins v. 1862. (Jahrg. IX.) Heft 4 u. 5.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Betrieb.

Preussische Staats-Eisenbahnen. (Septbr.-Einnahmen) Nach dem „St.-Anz." haben die Preussischen Eisenbahnen im Septbr. 4,559,998 Thlr. und bis Ende September 36,411,199 Thlr., um 324,886 und resp. 4,809,697 Thlr. mehr als vor. Jahr eingenommen. Wir geben nachfolgend die September-Einnahmen der Preuss. Staatsbahnen.

Staatsbahnen.	Im Sept. d. J.	Differenz gegen v. J.	Bis Ende Sept.	Differenz gegen v. J.
Frankf.-Danzig-Eydtkuhnen	411,125	+ 74,290	3,133,570	+ 537,645
Bromberg-Thorn	5,476	—	39,248	—
Niederschlesisch-Märkische	455,256	+ 63,571	4,100,799	+ 1,112,960
Berliner Verbindungsbahn	5,793	+ 1,372	54,895	+ 17,536
Westfälische	91,283	+ 1,092	764,157	+ 66,794
Saarbrücker u. Saarbrücken-Trier	99,466	—	829,389	—

Kz. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. (Fahrplan-Aenderung). Die beim Eintritt des Winters stattfindende Abnahme der Personenfrequenz nach und von dem Harze ist Veranlassung zu einer Fahrplan-Veränderung, welche mit 27. October auf der Strecke Halberstadt-Thale eintritt, indem einzelne Personenzüge fortan auch zur Güterbeförderung, für welche bis jetzt besondere Extra-Güterzüge gestellt wurden, benutzt werden sollen, und daher eine verlängerte Fahrzeit erhalten. Der Morgens 6 Uhr aus Magdeburg abgehende Zug wird deshalb erst um 8 Uhr 30 Minuten von Halberstadt weiter gehen und 10 Uhr 30 Minuten in Thale eintreffen, und der bisher 12 Uhr 10 Minuten Mittags aus Thale gehende Zug wird künftig schon 11 Uhr Vormittags desgl. der bisher 9 Uhr Abends aus Thale gehende Zug schon 8 Uhr Abends von dort abgelassen werden. Auch wird der bisher Morgens 7 Uhr 45 Minuten von Thale gehende Zug bereits um 7 Uhr 30 Minuten von dort abgelassen.

Rheinisch-Thüringischer Eisenbahnverband. (Entfernung zwischen Breslau und Düsseldorf). In No. 79 der Eisenbahn-Zeitung (vom 1. October d. J.) ist Seite 784 (Zeile 15 bis 18 von oben) in einer der Nat. Ztg. entnommenen Correspondenz gesagt worden, dass die Entfernung zwischen Breslau und Düsseldorf über Berlin und Magdeburg um circa 12 Meilen kürzer sei, als über Leipzig.

Seitens der bei den Transporten über Leipzig betheiligten Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes werden wir um Berichtigung dieser Notiz angegangen, indem in Wirklichkeit die Route über Leipzig nach den publicirten Tarifen 128,15, dagegen die Route über Berlin 128,50 Meilen Entfernung hat, nämlich:

a) über Leipzig:

Breslau-Görlitz	=	21,40 Meilen
Görlitz-Dresden	=	14,00 „
Dresden-Leipzig	=	15,50 „
Leipzig-Düsseldorf	=	77,25 „
	=	128,15 Meilen

b) über Berlin:

Breslau-Berlin	=	47,50 „
Berlin-Düsseldorf	=	81,00 „
	=	128,50 Meilen.

Wir knüpfen hieran die Bitte, dass uns doch ja von Seiten einer jeden Bahnverwaltung, welche Irrthümer in unserm Blatte, namentlich in den andern Blättern entnommenen Correspondenzen finden sollte, solches baldgefällig mitgetheilt werde.

—s— **Sächsische Staatsbahn.** Das Königl. Bezirksgericht zu Budissin verurtheilte am 9. Septbr. d. J. den 30 Jahr alten Kutscher Johann Jacob Diessner aus Dretschen bei Gaussig auf Grund der Artikel 6, 1a und 7 des Gesetzes die Beschädigung von Eisenbahnen und Telegraphen etc. betreffend zu sechs Monaten Gefängniss. Derselbe fuhr, nach den „Bud. Nachr.", am 22. März d. J. mit einem mit zwei Pferden bespannten Bretterwagen, ohne die Hemmkette wieder anzulegen, im scharfen Trabe auf der abschüssigen

Chaussee nach der Stelle zu, wo diese von der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn durchschnitten wird, während gleichzeitig der zu jener Zeit um 1/2 7 Uhr von Budissin nach Görlitz abgehende Zug Nr. 5 dahergebraust kam. Der bei dem Bahnübergange bei Kubschütz stationirte Schlagwärter B. rief dem Diessner, als derselbe noch vor dem auf der Chaussee angebrachten Merkpfahle war, mehrmals Halt zu; Diessner, inzwischen den ankommenden Zug bemerkend, war vom Wagen gesprungen, um die Pferde in ihrem Lauf aufzuhalten; es gelang ihm aber nicht, der Wagen rollte vorwärts bis an den durch die Barriere gesperrten Bahnübergang, wo das scheu gewordene Sattelpferd sich losriss, Diessnern, der es festzuhalten suchte, in den Graben warf, und auf die Chaussee zurücklief, während B. mit Muth und Entschlossenheit und nicht ohne Lebensgefahr das andere Pferd zum Stehen brachte. Die Deichsel des Wagens aber war doch unter der Barriere hindurchgefahren und von der Maschine des in diesem Augenblicke vorübereilenden Dampfzuges erfasst, zerbrochen und auf die Chaussee geschleudert, die Barrierestangen durch die Deichsel herausgeschnellt und eine an der Barriere befindliche starke eiserne Stange verbogen worden etc. Der Angeklagte räumte die ihm beigemessene Fahrlässigkeit (Fahren ohne Hemmkette im scharfen Trabe auf abschüssigem Terrain nach der Eisenbahn) ein, wollte aber damals die Ankunft eines Bahnzuges nicht vermuthet haben etc. — Das auf den ersten Anschein strenge Urtheil rechtfertigt sich durch die Gefährlichkeit derartiger Nachlässigkeiten für eine grosse Anzahl Menschenleben vollkommen.

Taunus-Eisenbahn. Von dem 15. d. M. an beginnt mit Ausnahme von Biebrich und Wiesbaden von sämmtlichen Stationen der Taunus-Eisenbahn nach der Station Mosbach der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn die directe Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Kaiserin Elisabethbahn. (Directer Verkehr mit Belgien). Zwischen den Verwaltungen der Königl. Belgischen Staatsbahn, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Hessischen Ludwigsbahn, der Kgl. Bayerischen Staatsbahnen, der Kgl. priv. Bayerischen Ostbahnen und der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn ist ein Uebereinkommen zur Einrichtung eines directen Güterverkehres zwischen den Belgischen Hafenstationen und Wien, dann zwischen Belgischen Stationen einerseits und den Stationen der Kaiserin Elisabethbahn Wien und Linz abgeschlossen worden, welcher mit 15. November d. J. in Wirksamkeit treten soll. Die einzelnen Stationen in Belgien, auf welchen der directe Verkehr nach diesem Uebereinkommen Platz greift, sind: Antwerpen, Brüssel, Gent, Brügge, Ostende, Courtrai, Tournai, Mons, Louvain, Lüttich, Verviers und Charleroi. Die Bedingungen, unter welchen der directe Verkehr in Eil- und gewöhnlichen Frachtgütern zwischen Oesterreich und Belgien stattfindet, sind in einem besonderen Reglement festgestellt. Der Transport der Güter ist nach demselben nur von Station zu Station verstanden; für die Ab- und Zufuhr sind besondere Gebühren zu entrichten. Vom directen Verkehre sind ausgeschlossen: Gemünztes Gold und Silber, sowie Papiergeld; die ausschliesslich der Post vorbehaltenen Gegenstände, entzündliche und überhaupt gefährliche Stoffe, dann sehr schwere oder sehr voluminöse Gegenstände. Solche Artikel, welche wegen ihrer Form oder sonstigen Beschaffenheit mit anderen Gegenständen nicht verladen werden können, zahlen als Minimum 1000 Ko. für jeden Wagen, den sie erfordern; andere Gegenstände, welche im Verhältnisse zu ihrem Gewichte ausserordentlichen Raum einnehmen, zahlen einen Frachtzuschlag von 50 Percent. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung auf Baumwolle, Baumwoll-Abfälle, rohe Wolle, trockene Häute, Spielwaaren und leere Retour-Colli, welche nach ihrem wirklichen Gewichte taxirt werden.

Die erforderlichen Zollformalitäten an den Grenzen werden ohne Entgeld von den betreffenden Beamten der Eisenbahn-Verwaltungen besorgt.

Die Güter können frankirt oder in Fracht aufgegeben werden. Dem Verderben unterworfene oder werthlose Gegenstände müssen jedoch frankirt werden.

Die Lieferzeit zwischen den Belgischen Stationen und Wien oder umgekehrt beträgt 12 Tage für gewöhnliche und 6 Tage für Eilgüter, ausschliesslich zweier Respecttage für die Auf- und Abgabe, und der Zeit, welche die Zollabfertigung an den Grenzen in Anspruch nimmt.

Bei Versäumnissen bis zu 48 Stunden wird die Hälfte der Fracht, bei Versäumnissen über 48 Stunden die ganze Fracht erlassen. Für Frachten, welche keine ganze Wagenladung ausmachen, gibt es nur Einen Normalsatz; bei ganzen Wagenladungen (à 100 Zoll-Ctr.) aber drei Tarifclassen. Durch diese Herstellung eines Oesterreichisch-Belgischen Verbandes und die Einführung billiger Transito-Sätze, sowie directer Frachtpreise von und nach den bedeutenderen Stationen Belgiens wird nicht nur den Wünschen der Handelswelt Rechnung getragen, sondern es steht auch zu erwarten, dass hierdurch der Verkehr auf der Kaiserin Elisabethbahn an Bedeutung gewinnen wird.

(Oesterr. C.-Bl.).

Ausland.

Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn. Nach dem in der General-Versammlung am 27. September erstatteten Jahresbericht pro 1861 waren von dem projectirten Bahnnetze die Strecken nach Arlon (westliche Richtung zum Anschluss an die Belgischen Bahnen) nach Osten zum Anschluss an das Preussische Bahnnetz (eröffnet 29. August 1861) und nach Thionville (südliche Richtung nach der Französischen Ostbahn) im Betrieb. Auf der nördlichen Linie wurde in der Mitte dieses Jahres eine 30 Kilometer lange Strecke eröffnet; im Laufe des Monats October wird die Fortsetzung bis nach Diekirch dem Betrieb übergeben werden, welcher dann im Ganzen eine Gesammtlänge von 124 Kil. umfassen wird. Es handelt sich nun, zur Vollendung des ganzen Bahnnetzes, um den weiteren Fortbau der nördlichen Linie. Dieselbe war ursprünglich in der Richtung nach der Preussischen Grenze nach St. Vieth projectirt. Man ist jetzt davon abgegangen und in Folge eines mit der Belgischen Regierung abgeschlossenen Garantie-Vertrags wird die Fortsetzung von Diekirch aus nach Spa erfolgen, wo sich die Zweigbahn Spa-Pepinster anschliesst, welche in die Belgische, nach Lüttich führende Linie mündet. Damit wird das ganze Bahnnetz 230 Kilometer umfassen. Nach dem erwähnten Vertrag gewährt die Belgische Regierung der fraglichen von Diekirch nach Spa zu bauenden Bahn, sowie einer von Lüttich aus nach Arlon concessionirten Bahn der Belgischen Luxemburger Gesellschaft gemeinschaftlich eine Subvention von jährlich 800,000 fr. bis zu dem Zeitpunct, wo der kilometrische Reinertrag 15,000 fr. erreicht haben wird. Nach Vollendung der nördlichen Linie wird die Luxemburgbahn den Betrieb der Strecke Pepinster-Spa übernehmen, gegen Garantie von jährlich 130,000 fr. als Minimal-Rente und Theilung der Reineinnahmen zwischen beiden Gesellschaften, falls dieselben 225,000 fr. übersteigen. Die General-Versammlung genehmigte die von der Verwaltung vorgeschlagenen Verträge und ermächtigte dieselbe zur Beschaffung des zur Ausführung der neuen Linie erforderlichen Capitals. Die Bruttoeinnahmen der Bahn betrugen im Jahr 1861 825,271 fr., bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 65 Kilometer, also pr. Kilometer 12,696 fr. Nach Abzug der Betriebskosten belief sich die Nettoeinnahme auf 298,099 fr. oder 4586 fr. pr. Kilometer.

Bernische Staatsbahn. Die Eidg. Ztg. meldet, dass der Bau der Eisenbahnbrücke bei Busswyl über die Aar den Ingenieurs Movell, Riggenbach Locher & Comp. zu 713,682 fr. (7 % von der geforderten Summe von 767,400 fr., mithin mit einer Ersparniss von 53,718 fr.) übergeben worden ist. Dieselben Unternehmer bauen mit gleichem Abschlage auch die Fluthbrücke.

Schweizer Centralbahn. Im internen Verkehr der Centralbahn ist am 16. October ein Tarif für „Milchtransporte im Abonnement" in Kraft getreten.

Alpenbahn-Projecte. In Wallis bemerkt man nicht ohne Misstrauen, dass Frankreich seine Aufmerksamkeit wieder der Simplonbahn zulenkt, auf welche Aussicht hin allerdings die Ligne d'Italie allein eine Zukunft haben kann. Die Rücksichten auf letztere können aber unmöglich die Schweiz für ein politisch so gefährliches und den Verkehr und Transit nach Italien auf die südwestliche Ecke der Schweiz allein hinlenkendes Project günstig stimmen. Tessin würde durch dasselbe gänzlich umgangen. Es hat leider durch seine falsche Eisenbahn-Politik gegenüber dem Lukmanier-Unternehmen, für das zu rechter Zeit die Subsidien Italiens gesichert waren, das Nächstliegende versäumt, ein Moment, der vielleicht nie wieder so günstig eintritt, bei den immer schwieriger werdenden finanziellen Verhältnissen des jungen Italiens. Inzwischen fährt das Gotthard-Comité fort, die Pläne für sein Unternehmen vervollständigen zu lassen. Es ist bei der Berner Regierung um eine neue Subsidie eingekommen und die Regierung hat nach der Eidg. Ztg. weitere 4 Gründungsactien im Betrage von 2000 fr. zu übernehmen beschlossen, wenn die zum gedachten Zwecke noch erforderlichen 40,000 fr. durch anderweite Actienübernahme gedeckt werden. (Actionär.)

Technisches.

Locomotiven mit 8 gekuppelten Rädern, von Flachat. Die Eisenbahn-Ingenieure nehmen gewöhnlich als höchste Belastung für gekuppelte Achsen 200 bis 240 Centner an und kann man daher mit Maschinen, welche nur 6 Räder haben, keine genügende öconomische Kraftentwickelung für ganz schwere Züge erzielen. Es sind deshalb Maschinen mit 8 Rädern construirt, wobei jedoch das Passiren der auf den Bahnhöfen unumgänglichen Curven von kleinem Radius einen kurzen Radstand und deshalb das Zusammenrücken der 4 Achsen zwischen die Feuerkiste und die Cylinder nöthig macht. Die nach hinten frei überstehende grosse Feuerkiste, für welche die Cylinder kein genügendes Gegengewicht bilden, muss nothwendig zu einem unruhigen und unsicheren Gange führen, und hält deshalb der Verfasser die Engerth'sche Construction, bei welcher die Feuerkiste sich auf den Tender stützt, für einen entschiedenen Fortschritt. Das von Couche empfohlene Mittel, um den 4 Achsen eine gleichförmige Belastung zu geben, verwirft er aus dem Grunde, weil jedes ausserhalb der Stützpuncte (also ausserhalb des Radstandes) angebrachte Gewicht die Stabilität der Maschine vermindern müsse.

Purcha's Eisenbahn-Bremsen. Diese Bremsen sind selbstthätig, indem sie dadurch angezogen werden, dass die Puffer der aufeinander schiebenden Wagen zusammengedrückt werden, und dass die Kraft der Pufferfedern beim Auseinandergehen der Puffer, also wenn die rasche Bewegung gehemmt ist, das Lösen der Bremsen bewirkt.

Mittel gegen Kesselstein. Dr. Bischof in Coblenz findet als die geeignetsten Mittel, unter denen man die Wahl hat, Soda, Salmiak und Catechu. Auf 100 Cubikfuss Speisewasser rechnet er 5 Pfd. der obigen Salze, welche 14 Sgr. 2 Pf. resp. 1 Thlr. kosten, dagegen nur

½ Pfd. Catechu, welches 1 Sgr. $0_{,6}$ Pf. kostet. Nach Versuchen auf 6 Gruben sind auf 100 Cubikfuss Speisewasser von $0_{,16}$ bis $0_{,55}$ Pfd. Catechu erforderlich. In einem Dampfkessel auf den Skalley-Schächten der Grube Duttweiler verdampften in 3 Wochen 4524 Cubikfuss Wasser mit einem Aufwande von 25 Pfd. Catechu . 1 Thlr. 22½ Sgr.
Das Reinigen des Kessels kostete 4 Tage Zeit . . 2 „ — „
Summe 3 Thlr. 22½ Sgr.

Ohne Anwendung von Catechu erfordert eine Kesselreinigung 8 Tage Zeit und kostet 4 Thlr. Es werden also 7½ Sgr. Geld und 4 Tage an Zeit erspart. Das Königl. Preussische Bergamt zu Saarbrück wendet daher Catechu in grossen Quantitäten bei Anlagen mit schlechtem Kesselspeisewasser an.

(Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen im Preussischen Staat, 1860, Bd. VIII. S. 32—48.)

Schmiedeeiserne optische Telegraphen. Das Gusseisen hat nicht die erforderlichen Eigenschaften der Zähigkeit und Elasticität, um den wiederholten und heftigen Biegungen, welchen die optischen Telegraphen bei starkem Winde exponirt werden, vollkommen zu widerstehen. Vornehmlich aber ist die Herstellung der gusseisernen röhrenförmigen Stangen, wenn die einzelnen Röhren derselben nicht stehend gegossen werden, Zufälligkeiten während des Gusses unterworfen, welche auf den Braunschweig'schen neuern Linien, welche mit gusseisernen optischen Telegraphenstangen versehen sind, schon mehrfach das Brechen der Letzteren veranlassten. Es sind daher, von dem Ingenieur Claus zu Braunschweig schmiedeeiserne gewalzte Telegraphen projectirt, welche die erwähnten Nachtheile vollständig beseitigen dürften. Von der Ansicht ausgehend, dass der röhrenförmige Querschnitt nach allen Richtungen gleiche Widerstandsfähigkeit darbietet, schmiedeeiserne genietete Röhren, welche dieser Bedingung entsprechen, jedoch sehr viel Arbeit erfordern, ist das Profil der Stange aus 2 halbrunden Blechrinnen, ähnlich den Ruppert'schen Gitterstäben, zusammengesetzt. Dieses Profil lässt sich auf bedeutende Längen in einem Stücke leicht walzen und kann demselben durch Stellen der Walzen jede beliebige Stärke gegeben werden. Zwischen die Flanschen des Profils werden die Blechplättchen zum Besteigen der Stange festgenietet.

Vergleicht man die Herstellungskosten der schmiedeeisernen Telegraphen nach dieser Construction mit den aus Gusseisen verfertigten; so stellen sich die Kosten eher zum Vortheil des ersteren Materials, da die Wandstärken von Schmiedeeisen unbedenklich schwächer gehalten werden können, und die Verbindungen durch Nietungen einfacher sind, als die Verschraubungen an den gusseisernen kurzen Röhren.

Nach demselben, jedoch kleineren Profile sind electrische Telegraphenstangen construirt, welche ebenfalls sich billiger stellen, als schmiedeeiserne gewalzte Röhren.

(Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen von 1862. Heft 4, welches auch eine Abbildung derartiger Telegraphen-Stangen bringt.)

Telegraphenwesen.

♄ **Remunerirung der Telegraphen-Beamten in Preussen.** Der Etat der Telegraphen-Verwaltung pro 1862 enthält folgende Gehalts-Positionen für die Beamten und Unterbeamten:

Zahl der Stellen	Bei der Telegraphen-Direction.	Maximum Thlr.	Minimum Thlr.	Im Durchschnitt Thlr.
1	Telegraphen-Director	—	—	2500
1	2. Directions-Mitglied	—	—	1600
1	3. Directions-Mitglied	—	—	1400
1	technisches Mitglied	—	—	1000
16	Büreau- und Rechnungs-Beamte I. Cl.	1000	600	800
9	Büreau- und Rechnungs-Beamte II. Cl.	550	500	525
13	Büreau- u. Rechn.-Beamte zusammen	—	—	4100
3	Canzlisten	650	450	550
1	Materialien-Verwalter	—	—	700
1	Werkführer	—	—	600
1	Assistent des Materialien-Verwalters	—	—	450
1	Werkführer-Gehülfe	—	—	360
1	Aufseher der Berliner Stadtleitung	—	—	300
1	Lehrer bei der Telegraphenschule	—	—	700
4	Canzleidiener	300	250	275
2	Hausdiener	—	—	240
1	Bote bei der Telegraphen-Werkstatt	—	—	300
	Bei den Telegraphen Linien.			
10	Ober-Telegraphen-Inspectoren	1000	900	950
7	Telegraphen-Inspectoren	900	800	850
1	Annahmebeamter bei der Central-Station in Berlin	—	—	800
86	Telegraphen-Secretäre	700	400	550
240	Ober-Telegraphisten	450	350	400
209	Telegraphisten	350	300	325
95	Telegraphenboten	300	250	275

♄ **Telegraphenwesen in Preussen.** Aus mehreren Orten (beispielsweise Königsberg und Cöln) dringen von Zeit zu Zeit Klagen in die Oeffentlichkeit über Verzögerungen in der Beförderung der telegraphischen Depeschen. Nach genaueren Erkundigungen liegt der Grund der Verzögerung in dem Mangel an Betriebsmaterial (an einer hinreichenden Anzahl Leitungsdrähten). Dieselbe hat verhältnissmässig zugenommen, seitdem der Tarif für die Depeschen ermässigt ist und demgemäss eine bedeutende Vermehrung an telegraphisch zu befördernden Nachrichten eingetreten ist. Die Statistik dürfte alsbald von dieser sonst erfreulichen Zunahme des telegraphischen Verkehrs Zeugniss ablegen. —

ψ **Russland.** Die directe Telegraphen-Verbindung zwischen Petersburg und Omsk ist eröffnet. Eine Depesche von 20 Worten kostet 7 R. 50 K. S.; zwischen Warschau und Omsk 8 R. 50 K. S.; zwischen Odessa und Omsk 8 R. S. —

Die projectirte Telegraphenlinie zwischen Peking und Kjächta hat eine Englische Compagnie zu bauen übernommen. Der Bevollmächtigte derselben, Herr Richon wird in Kjächta erwartet, um die nöthigen Erkundigungen zur Realisirung des Werks einzuziehen, das bis zum 13. Septbr. des nächsten Jahres vollendet sein soll.

Schifffahrt.

Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft. Um die Draudampfschifffahrt für kommendes Frühjahr den Massentransporten zu eröffnen, beginnen sofort regelmässige Dampfbootfahrten zwischen Essegg-Legrad.

FC **Postdampfschifffahrt zwischen Dover-Calais.** Seit dem 1. August besteht zwischen Dover und Ostende eine zweite tägliche Postdampfschiffverbindung, so dass nach beiden Richtungen täglich zweimal Personen wie Postgegenstände befördert werden. können.

♄ **Neue Dampfschifffahrts-Unternehmungen in Frankreich.** Obschon Frankreich die zweite Kriegsmacht der Erde ist, entbehrte es doch bis jetzt aller bedeutenden eigenen überseeischen Dampfschifffahrtslinien. Neuerdings macht man jedoch daselbst bedeutende Anstrengungen, um auch diese sich zu schaffen. Das Bremer Handelsblatt schreibt darüber Folgendes: „Die Französische Regierung denkt daran, vier neue Dampferlinien einzurichten, nämlich eine von Marseille nach China via Suez, die zweite von Havre nach Newyork, die dritte von Nantes nach Westindien und Aspinwall (Colon) und die vierte von Bordeaux und Marseille nach Brasilien. Die „Compagnie Générale Transatlantique" hat unter den am 3. Juli 1861 eingegangenen Bedingungen die Linien nach Newyork, Westindien und Mexico übernommen. Der Dienst auf der Newyorker Linie soll ein 14tägiger sein, und ist die Gesellschaft verpflichtet, jährlich 26 Hin- nnd Herfahrten machen zu lassen. Auf der Westindischen Linie müssen jährlich 24 Reisen hin und 24 Reisen her gemacht werden, nämlich von St. Nagaire nach Martinique 1186⅔ Leagues, von dort nach Santa Martha und Carthagena 333⅓ L. und von Santa Martha nach Aspinwall 119 L., zusammen 1639 Leagues. Von dieser Hauptlinie werden Nebenlinien nach Guadeloupe, Santiago d. C., Veracruz und Tampico mit jährlich 12 Fahrten abzweigen; ferner wird ein besonderer Dienst zwischen Martinique und Cayenne eingerichtet werden. Die Schiffe der Havre-Newyorker Linie werden regelmässig, sowohl kommend wie gehend, Cherbourg anlaufen. Die Bedingungen, unter denen die in den Contracten festgestellten Subsidien gewährt werden, sind sehr umfangreich. So ist z. B. die Gesellschaft verpflichtet, Gold und Silber für die Regierung frachtfrei zu befördern; die Gesellschaft hat drei Rangclassen für die Passagiere einzurichten und müssen die Schlafstellen der dritten mit Matratzen und Kissen versehen, die für Frauen bestimmten umschlossen sein. Jedes Schiff muss einen Apparat, um aus Seewasser Trinkwasser zu destilliren, an Bord haben, ferner muss ein heller, genügend grosser Raum zum Sortiren der Posten ausser der gewöhnlichen Postkammer vorhanden sein; das Passagegeld der für die Regierung reisenden Militärpersonen ist um 30 Proc. billiger zu stellen, als das gewöhnliche, auch ist die Gesellschaft verpflichtet, Matrosen, Invaliden und in Noth befindliche Französische Unterthanen für 7 Fr. per Tag zu befördern, sowie Waffen und Regierungsvorräthe bis zum Belaufe von ⅒ des Tonnengehalts der Schiffe zu einem Frachtabschlage von 30 Proc. anzunehmen. Der Vertrag bleibt für die Dauer von mindestens 20 Jahren in Kraft und beginnt, sobald die Schiffe in Fahrt sind, oder spätestens nach 3 Jahren vom Datum des Vertrags. Der Regierungszuschuss für die Havre-Newyorker, sowie die Westindische und Aspinwall-Linie beträgt 9,500,000 Fr. per Jahr, doch werden von dieser Summe 600,000 Fr., bis der Dienst nach Mexico eingerichtet, abgezogen. Drei Jahre nach Abschluss der Convention muss die Compagnie dreizehn Dampfer mit Maschinen von zusammen 7750 Pferdekraft (nominell) zur Verfügung haben, und nach 6 Jahren noch zwei Dampfer, jeden von 200 Pferdekraft. Die Durschschnittsgeschwindigkeit auf der Newyorker Fahrt muss mindestens $11_{,5}$ Seemeilen pr. Stunde betragen, auf der Westindischen Hauptlinie $10_{,5}$ Seemeilen und auf den Westindischen Nebenlinien 8 Seemeilen; bei halbem Tiefgange, oder was dem gleich, halbbeladen, haben die Dampfer 2 Seemeilen durchschnittlich pr. Stunde mehr zurückzulegen. Im Falle eines Seekrieges und der Einstellung der Fahrt hat die Regierung das Recht, gegen Erstattung von 5 % Zinsen vom Preise der Schiffe, dieselben in Besitz zu nehmen und sie nach wiederhergestelltem Frieden zurückzugeben; auch ist die Regierung ermächtigt, bei irgend eintretender politischer Krisis die Dampfschiffe anzukaufen oder zu miethen, und hat sie alsdann den der Gesellschaft daraus entstehenden Verlust zu vergüten.

Die feierliche Eröffnung der inda-chinischen Postdampfschifflinie hat am 16. d. Mts. in Marseille stattgefunden.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Der mit dem 3. Juli cr. eingelegte **Extrazug von Wittenberg nach Cöthen** wird vorläufig noch **bis ultimo d. J.** in Kraft bleiben. Derselbe schliesst sich an den letzten 7 Uhr 45 Minuten von Berlin abgehenden Nachtschnellzug, verlässt Wittenberg 9 Uhr 42 Minuten und trifft 11 Uhr Abends in Cöthen ein.

Berlin, den 10. October 1862.

Die Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 28. April d. J., wodurch die von der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. September 1850 und von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund der Allerhöchsten Privilegien vom 5. September 1855 und 30. Januar 1860 emittirten Prioritäts-Anleihen, im Betrage von 400,000 Thlrn., 1,000,000 Thlr. II. Serie 2. Emission und 1,000,000 Thlr. IV. Serie 1. Emission, zur Rückzahlung gekündigt sind, soweit die Convertirung in $4^1/_2$ Procent nicht angenommen ist, fordern wir die Inhaber der bezeichneten, mit dem Convertirungs-Vermerke nicht versehenen Obligationen hierdurch auf, solche nebst den am 2. Januar 1863 und weiter zahlfällig werdenden Coupons und den Talons vom 1. November d. J. ab, mit welchem Tage die Kündigungsfrist abläuft und die Verzinsung aufhört, entweder bei der Hauptcasse der Königlichen General-Direction der Seehandlungs-Societät zu Berlin, oder bei unserer Hauptcasse hier, unter Anschluss einer quittirten Specification einzureichen und dagegen den Nominal-Betrag der Obligationen, nebst 5 Procent Zinsen seit 1. Juli bis 1. November d. J. mit 1 Thlr. 20 Sgr. für jede 100 Thlr. Capitalbetrag, in Empfang zu nehmen.

Formulare zu den gedachten Specificationen werden von den bezeichneten Cassen unentgeltlich verabreicht.

Elberfeld, den 16. October 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Wilhelms-Bahn.

Die Lieferung der pro 1863 erforderlichen Betriebs-Werkstatts- und Uniforms-Materialien, so wie die Anfertigung der für die Beamten der Wilhelmsbahn pro 1863 erforderlichen Uniformsstücke, soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, welchen die Nachweise der zu liefernden Materialien und anzufertigenden Uniformsstücke beigefügt sind, liegen in unserer Registratur, sowie in den Empfangs-Gebäuden zu Ratibor, Cosel, Kattowitz, Nicolai und Leobschütz zur Einsicht aus. Auch können Lieferungsbedingungen direct von unserem Central-Büreau zu Ratibor gegen portofreie Erstattung der Copialien bezogen werden. Lieferungslustige wollen ihre Offerten versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien“

oder

„Submission auf Anfertigung von Uniformstücken“

bis zum Submissionstermine

Donnerstag, den 20. November cr., Vormittag 9 Uhr

portofrei an die unterzeichnete Direction einreichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termine in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten.

Ratibor, den 17. October 1862.

Königl. Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von **100 Stück bedeckten vierrädrigen Güterwagen und 25 Stück Bremsen** im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 3. November cr., Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von bedeckten Güterwagen und Bremsen“ eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus, und können daselbst auch Abschriften dieser Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten, in Empfang genommen werden.

Berlin, den 20. October 1862.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Königl. Sächs. westl. Staats-Eisenbahnen.

Pro Monat September 1862. Ueberzählig:

1 gusseiserner Roststab (18 Pfd.).

Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

Am 1. October. A. Fehlende:

H. 2 Stück Eisenblech (8 Pfd.) fehlen in Cassel seit September d. J.
B. 1 Pack Kämmlinge (56 Pfd.) fehlt in Cassel seit September d. J.
S S 915. 1 Korb Eisenwaaren (197 Pfd.) fehlt in Cassel seit Sept. d. J.

B. Ueberzählige:

1 Sack Lumpen ohne Zeichen (80 Pfd.) lagert in Cassel seit Sept. d. J.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

I. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Einnahmen	für Personen	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. Septbr.
Septbr. 1862: Thlr.	27,750	28,260	3,357	59,367	441,917 Thlr.
„ 1861: „	28,250	28,082	2,336	58,668	452,038 „
Mithin 1862: Thlr.	—500	+ 178	+1,021	+ 699	—10,121 „

II. Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.

Septbr. 1862: Thlr.	10,272	24,698	1,373	36,343	267,557 „
„ 1861: „	9,812	22,019	1,496	33,327	251,878 „
Mithin 1862: Thlr	+ 460	+ 2,679	— 123	+ 3,016	+ 15,679 „

Wilhelms-Bahn.	für Pers.	f. Güter, Vieh etc.	Extraord.	Summa:
Septbr. 1862: Thlr.	8,457	37,303	8,698	54,458
„ 1861:	8,091	30,234	7,061	45,386

September 1862: + 9,072 Thlr. Bis ult. Septbr. 1862: + 69,226 Thlr.

Oberschlesische Eisenbahn,

I. Oberschlesische Hauptbahn. (Breslau-Myslowitz-Neuberun)

Septbr. 1862:	f. Pers.	f. Güter	Extraord.	Summa	1862:	1861:
	Thlr. 52,751	260,931	30,114	343,796		282,267

II. Oberschlesische Zweigbahn. (Bergw.- u. Hütten-Revier.)

Septbr. 1862:	Thlr.	4,780	849	5,629	5,362

III. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

Septbr. 1862:	29,207	74,622	7,577	111,406	94,956

IV. Stargard-Posener Eisenbahn.

Septbr. 1862:	19,723	63,600	4,719	88,042	81,562

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Sept. 1862:	f. Pers.	f. Güter u. Gep.	Extra	Sa.	
	2,129	10,150	1,800	14,079	Thlr.
„ 1861:	1,836	7,504	1,428	10,768	„

Mithin 1862: + 3,311 Thlr.

Homburger Eisenbahn. September 1862:

für Pers.	für Güter	Extraord.	Summa	1861:
23,404 fl. 38 kr.	1,086 fl. 42 kr.	1,882 fl. 15 kr.	26,373 fl. 35 kr.	26,158 fl. 22 kr.

Rheinische Eisenbahn. Cöln-Herbesthal-Crefeld-Bingen.

	für Personen	f. Güter	f. Extraord.	Summa	bis ult. Septbr.:
Septbr. 1862: Thlr.	218,220	111,518	6,770	336,508	2,259,716 Thlr.
„ 1861: „	201,803	96,943	5,500	304,246	1,989,004 „
pro 1862 plus: „	16,417	14,575	1,270	32,262	270,712 „

Bergisch-Märkische Eisenbahn.
September 1862: 181,290 Thlr. bis ult. Sept. 1862: 1,460,120 Thlr.
„ 1861: 179,128 „ „ „ „ 1861: 1,416,803 Thlr.
also 1862: mehr 43,317 Thlr.

Ruhr-Sieg Eisenbahn.
September 1862: 47,720 Thlr. bis ult. Sept. 1862: 428,755 Thlr.
„ 1861: 43,925 „ „ „ „ 1861: 179,511 „
also 1862: mehr 249,244 Thlr.

Witten-Duisburger Eisenbahn.
September 1862: 35,130 Thlr., bis ult. Sept. 1862: 224,475 Thlr.
„ 1861: 7,155 „ „ „ „ 1861: 53,425 „
also 1862: mehr 171,050 Thlr.

Prinz-Wilhelm Eisenbahn.
September 1862: 18,735 Thlr. bis ult. Sept. 1862: 156,502 Thlr.
„ 1861: 19,555 „ „ „ „ 1861: 176,465 „
also 1862: weniger 19,963 „

II. Privat-Anzeigen.

Bekanntmachung,

Preisausschreiben des Sächsischen Ingenieur-Vereines

betreffend.

In Folge der unter dem 2. December 1860 veröffentlichten Aufforderung zur Preisbewerbung für eine den **Hausschwamm** vollständig behandelnde Arbeit waren bis zum 31. December 1861 sechs Arbeiten eingegangen, von denen jedoch vier, da sie theils schon der Literatur angehörten, theils in formeller und materieller Hinsicht sehr mangelhaft waren, ausgeschieden werden mussten, während nur eine mit dem Motto: „Prüfet Alles und das Beste behaltet“ und eine andere mit dem Motto:

„So wie der wahre Grund gefunden,
Ist auch das Uebel bald verschwunden“

einer näheren Prüfung und Beurtheilung unterzogen wurden, zu welchem Behufe sich der Verwaltungsrath durch Zuwahl des Herrn W. Stein, Professors der Chemie an der Königl. polytechnischen Schule, des Herrn Landbaumeister Marx und des Herrn J. Müller, Oberlehrers der Naturwissenschaften hierselbst, zum Preisgericht constituirte.

Obgleich die letztgenannte Arbeit die reichhaltigste, insbesondere in Bezug auf die Beantwortung der Fragen 2 und 3 war und derselben deshalb eine Anerkennung nicht versagt werden konnte, so trug sie doch mehr den Stempel einer fleissigen Zusammenstellung, während die vorletzt genannte Arbeit mit dem Motto: Prüfet Alles etc. offenbar von mehr Originalität und selbstständiger Forschung zeugte. Da indess auch diese Arbeit nicht vollständig und erschöpfend anerkannt werden konnte, so beschloss das Preisgericht, derselben die Hälfte des ausgesetzten Preises, demnach Fünfzig Thaler zuzuerkennen, welcher Beschluss in der Versammlung des Ingenieur-Vereines am 14. September Genehmigung erhielt.

Nach Eröffnung des betreffenden Couverts ergab sich als Verfasser der letztgenannten Arbeit: Herr Dr. Gustav Leube s. Apotheker, Lehrer der Chemie an der Fortbildungsschule und Cementfabrikant in Ulm.

Gleichzeitig beschloss der Verein, den Gegenstand hiermit nicht als erledigt zu betrachten, sondern nochmals einen Preis und zwar von **Fünfzig Louisdor** für eine den **Hausschwamm** vollständig behandelnde Arbeit auszuschreiben.

Ueber diese Arbeit wird Folgendes festgesetzt: Dieselbe soll enthalten:

1) Ermittelung und Angabe der verschiedenen Entstehungsursachen des sogenannten Hausschwammes unter Aufführung der einzelnen verschiedenen Arten und Varietäten der Pflanze selbst und ihrer Lebensbedingungen.
2) Theoretisch entwickelte und durch practische Ausführungen und Erfahrungen bestätigte Angabe über Abhaltung, sowie nachhaltige Zerstörung und Beseitigung des Hausschwammes in Gebäuden, an Brücken und bei sonst constructiv verwendeten Hölzern.
3) Resultat der aus der vorhergehenden ausführlicheren Aufstellung zu ziehenden Folgerungen mit specieller Angabe der bewährtesten Mittel.
4) Angabe der diesen Gegenstand bereits behandelnden Literatur.

Die Concurrenzarbeiten sind in Deutscher Sprache abzufassen, deutlich geschrieben bis zum 31. December 1863 an den Verwaltungsrath des Sächsischen Ingenieur-Vereins in Dresden einzusenden und mit einem versiegelten Couvert zu begleiten, welches Name und Wohnort des Preisbewerbers enthält und äusserlich mit einer auch auf die Concurrenzarbeit aufgeschriebenen Devise versehen ist.

Das Preisgericht besteht aus den 5 Mitgliedern des Verwaltungsrathes, welche sich durch Zuwahl von 3 sachverständigen Vereinsmitgliedern zu 8 Preisrichtern verstärken. Der ausführlich motivirte Beschluss des Preisgerichtes wird in einer Versammlung des Vereines mitgetheilt und dabei die Eröffnung des versiegelten Couverts vorgenommen, welches zu der für preiswürdig befundenen Concurrenzarbeit gehört.

Die für preiswürdig befundene Arbeit wird auf Kosten des Vereines gedruckt werden.

Entspricht eine Arbeit nicht allen gestellten Anforderungen, erscheint sie aber doch in mehrfacher Beziehung als werthvoll, so kann ihr ein Theil des Preises zuerkannt werden.

Der Beschluss des Preisgerichtes wird in denjenigen Blättern öffentlich bekannt gemacht, in welchen diese Aufforderung zur Preisbewerbung veröffentlicht wurde.

Die nicht für preiswürdig befundenen Arbeiten werden an diejenigen Einsender, welche sich deshalb im Verlaufe des nächsten Halbjahres nach Veröffentlichung des Preisgerichtsbeschlusses an den Vorsitzenden des Verwaltungsrathes wenden, mit den uneröffneten Couverts zurückgegeben. Die andern versiegelten Couverts, welche zu nicht preiswürdigen Arbeiten gehören, werden nach Ablauf der oben angegebenen Frist uneröffnet verbrannt werden.

Dresden, am 17. September 1862.

Der Verwaltungsrath des Sächsischen Ingenieur-Vereins.

H. Kell, Ober-Ingenieur der Chemnitz-Annaberger Staatseisenbahn, als Vorsitzender.
O. B. Günther, Baumeister, als Stellvertreter des Vorsitzenden.
C. L. Galle, Telegraphen-Director, als Secretair.
G. Brescius, Ober-Ingenieur und Director der Albertsbahn, als Stellvertreter des Secretairs.
E. Bake, Betriebs-Ingenieur an der Sächs.-Böhmischen Staatsbahn, als Cassirer.

Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig

N°. 87.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1862.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 29. October 1862.

Inhalt: Die Preussischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate. — Ist die Eigenthumsabtretung in Folge Expropriation als Kauf anzusehen? — Eisenbahnen: Projecte und Bau: Oppeln-Tarnowitz, Verlängerung Scharley Myslowitz. Guben-Posener Eisenbahnproject. Crefeld-Cleve. Eifelbahn. Neustadt-Dürkheim. Heidelberg-Mosbach. Hasselt-Antwerpen. Eisenbahn-Betrieb: Betriebsergebnisse Oesterr. Bahnen pro September 1862. Oesterreichische Südbahn, Geistesgegenwart eines Heizers. Oberschlesische Eisenbahn, Tarifermässigung für Rohzink, Blei, sowie für Getreide. Ausland: Thorn-Warschau. — Literatur: G. Schulz, allgemeines Deutsches Eisenbahn-Güter-Tarif-Buch für 1863. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Sächsische Westliche Staats-Eisenbahn**, Fahrplan-Aenderung. Submissionen der **Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** und **Kgl. Westfälischen Eisenbahn**. **Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft**, Fahrplan. — **Einnahmen** der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn und Berlin-Hamburger Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Die Preussischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate.

(Fortsetzung aus No. 85.)

2) 1842 bis 1848.

Nachdem vielfach, namentlich auch in England, die Erwartungen auf eine hohe Rente von den Capitalien, welche man in Eisenbahnunternehmungen angelegt hatte, empfindlich getäuscht waren, kühlte sich allgemein so auch in Preussen der rege Eifer merklich ab, mit dem Anfangs die Capitalisten sich zu den Eisenbahnanlagen gedrängt hatten, so dass für mehrere ernstlich projectirte Strecken die nöthige Theilnahme der Capitalisten nicht mehr zu finden war.

Die Regierung sah daher ihre Hoffnungen, dass der Ausbau des Preussischen Eisenbahnnetzes von Privatunternehmern eifrig fortgesetzt und betrieben würde, mehr und mehr schwinden. Und doch forderten die commerziellen, industriellen und namentlich die militärischen Interessen des Preussischen Staates dringend, dass in möglichst naher Zeit die einzelnen getrennten Landestheile durch Eisenbahnen in eine enge Verbindung mit einander gesetzt würden, und dass das Land mit dem in seiner Natur gegebenen Eisenbahnnetze überzogen würde. Das dringendste Bedürfniss forderte, — dies lehrt ein Blick auf die Karte der Preussischen Lande und auf die damals bereits erbauten und in der Ausführung sicher gestellten Bahnen — die Anlage zweier grossen in Berlin sich schneidender Eisenbahnrouten, eine um den Osten des Staates mit dem Westen, die andere um den Norden mit der Südspitze von Schlesien zu verbinden, und ausserdem einige kleinere Zweigbahnen zur Verbindung von Posen, Cassel und Frankfurt a. M. mit diesen Hauptbahnen.

Für mehrere Theile dieser Routen interessirte sich die Privatindustrie wenig oder gar nicht, so dass auf einen Ausbau derselben allein durch Privatunternehmer in der nächsten Zeit, wenn überhaupt je, nicht zu hoffen war. —

Indem die Regierung dieses Bedürfniss in seiner ganzen Schwere und Dringlichkeit anerkannte und die bisher gehegte Hoffnung, die erforderlichen Eisenbahnstrecken ohne weitere umfassendere Unterstützung von ihrer Seite, allein durch Privatunternehmer ausgebaut zu sehen, hatte fallen lassen, beschloss sie die dem Eisenbahnwesen gegenüber eingenommene passive Stellung zu verlassen und sich activ bei demselben zu betheiligen. —

Sie erkannte damals schon, „dass das schnellste und sicherste Mittel, die sämmtlichen noch fehlenden, aber nothwendigen Strecken herzustellen, darin bestände, dass der Staat auf seine Kosten den Bau selbst ausführe," das Eisenbahnwesen als Staatsunternehmen selbst in die Hand nehme.

Allein gegen die Ausführung der Eisenbahnbauten Seitens des Staates sprachen damals verschiedene wichtige Momente.

Einmal wollte die Regierung der „Privatindustrie, welcher die Eisenbahnen ein weites Feld fruchtbarer Thätigkeit dargeboten hatten, diese Nationalunternehmungen nicht ganz entziehen" und die eigenthümlichen Vortheile nicht aufgeben, welche der im Volke erwachte Associationsgeist und die fortschreitende Gewerbsamkeit der Art, wie die vaterländischen Eisenbahnen bis dahin entstanden waren, zu verdanken hatten.

Dann glaubte sie, dass mit dem Mischsystem, welches allein nur noch zu erreichen war, nachdem die Privatindustrie allenthalben entweder schon Strecken ausgebaut, oder wenigstens zum Bau die Concession bekommen hatte, mancherlei Inconvenientien verbunden sein würden. —

Endlich konnte sie sich nach Lage der damaligen Gesetzgebung nicht die Capitalien verschaffen, welche zur Ausführung bedeutender kostspieliger Eisenbahnanlagen nothwendig waren. Diese wären nämlich, da sie nicht aus den laufenden Einnahmen genommen werden konnten, nur durch eine Staatsanleihe aufzubringen gewesen. Eine solche aber aufzunehmen war ohne Schöpfung von Reichsständen und ohne Verleihung einer Verfassung, zu der sich die damalige Regierung noch nicht entschliessen konnte, nicht möglich. —

Die Regierung beschloss daher, die dem Preussischen Eisenbahnnetze noch fehlenden Eisenbahnen auch ferner zum Gegenstande von Privatunternehmen zu machen, den Unternehmern aber für ihr Anlagecapital einen mässigen Zins zu garantiren, sie dadurch vor grossen Verlusten sicher zu stellen und zur Ausführung dieser Bahnen zu ermuntern.

Die Preussischen Finanzen befanden sich damals (1842) in der beneidenswerthen günstigen Lage, dass die Regierung eine Steuerermässigung von 1,600,000 Thlr. eintreten lassen konnte. Mit diesem Steuererlass beschloss sie, dem Lande ein ausgedehntes Eisenbahnnetz zu Gute kommen zu lassen, indem sie ihn zur eventuellen Sicherstellung der zu übernehmenden Garantie'n für Eisenbahnen zu benutzen gedachte.

Die von der Regierung in Aussicht genommenen, zur Vollendung des Eisenbahnnetzes in Preussen zuerst nothwendig auszuführenden Eisenbahnrouten und deren Längen waren folgende:

1)	die Rhein-Weserbahn mit	35 Meilen
2)	der Preussische Theil der Thüringer Bahn . .	15 „
3)	eine Bahn von der Oder zur Russischen Grenze über Königsberg	80 „
4)	die Bahn von Frankfurt a. O. nach Breslau . .	35 „
5)	die Fortsetzung der Oberschlesischen Bahn bis zur Oesterreichischen Grenze	15 „
6)	eine Bahn zur Verbindung von Posen einerseits mit der nach Preussen, andererseits mit der nach Schlesien führenden Linie	40 „
	Diese Bahnen, zusammen in einer Länge von . .	220 Meilen,

gedachte die Regierung mit einem Anlagecapital von 55,000,000 Thlr. herstellen lassen zu können, indem sie annahm, dass pro Meile 250,000 Thlr. erforderlich sein würden. Für dies Anlage-Capital beabsichtigte sie $3\frac{1}{2}$ Procent Zinsen zu garantiren, so dass, wenn der allerungünstigste Fall eintrete, dass der Staat die ganze auf alle Bahnen verwandte Summe verzinsen müsse, ein jährlicher Aufwand von 2,000,000 Thlr. hierfür zu machen wäre. Für diesen zwar nicht wahrscheinlichen, aber doch möglichen, und daher der Vorsicht wegen wohl ins Auge zu fassenden Fall, wollte sie sich eine theilweise Wiedereinführung der höheren Salzpreise äussersten Falls bis zur Höhe der übernommenen Garantie vorbehalten, um die zu übernehmenden Garantie'n vollständig und nachhaltig sicher zu stellen.

Ueber diese ihre Pläne forderte die Regierung das Gutachten der zu Berlin versammelten Ausschüsse der Stände ein und legte ihnen namentlich die drei Fragen vor:

1) Ob sie die Ausführung eines so umfassenden Eisenbahnnetzes, wie es in seinen Grundsätzen näher dargelegt ist, für ein wahres Bedürfniss des Landes anerkennten,
2) ob sie es für nothwendig und zweckmässig erachteten, dass der Staat die Ausführung desselben durch Uebernahme einer Garantie der Zinsen des Anlagecapitals herbeizuführen suche, und
3) ob sie dafür hielten, dass die Uebernahme einer solchen Garantie auch in Verbindung mit dem dann nothwendigen Vorbehalte einer möglichen Wiedererhöhung des ermässigten Salztarifes im Allgemeinen den Wünschen des Landes entsprechen würde.

Diesen Plänen der Regierung schenkte der grösste Theil der versammelten Ausschüsse seinen vollen Beifall, und stimmte auch dem Vorschlage, die Ausführung Privaten zu überlassen und deren Theilnahme durch Garantirung eines Zinsminimums für die Anlage-Capitale zu wecken und hervorzurufen, bei, jedoch erst dann, als die Regierung auf das bestimmteste erklärte, sie sei entschlossen, für jetzt und für die nächste Zukunft Eisenbahnen für Rechnung des Staates nicht zu bauen.

In Folge dieser zustimmenden Beschlüsse erging am 22. Nov. 1842 dann die Allerhöchste Cabinets-Ordre „wegen des verheissenen Steuererlasses und über die Beförderung einer umfassenden Eisenbahnverbindung zwischen den verschiedenen Provinzen der Monarchie.“ In dieser ward die Belastung der Staatscasse mit einer fortlaufenden Ausgabe, die den Betrag von 2 Million. Thlr. aber nicht überschreiten dürfe, bewilligt, dabei aber die bestimmte Erwartung ausgesprochen, dass es möglich sein würde, jene neue Last, selbst wenn sie den höchsten Betrag erreichen sollte, aus den Ueberschüssen des Staatshaushaltes zu decken.

Es ward ferner der Finanzminister durch Allerhöchste Cabinets-Orde vom 31. December 1842 autorisirt, zur Beförderung von Eisenbahnbauten die Summe von 500,000 Thlr. in den Etat der Generalstaatscasse für das Jahr 1843 aufzunehmen und diese Summe jährlich um den Betrag zu verstärken, um welchen das etatsmässige Einkommen aus dem Salzregal gegen den Voranschlag des Jahres 1843 anwachsen würde.*

Endlich ward der Finanzminister durch Allerhöchste Ordre vom 28. April 1843 beauftragt, „zur Betheiligung des Staates an den unter seiner Garantie zu erbauenden Bahnen, behufs der künftigen Erwerbung derselben, 6 Millionen Thaler der vorhandenen disponiblen Ueberschüsse der Finanzverwaltung zu reserviren.“

Der von der Regierung erwählte Weg zeigte sich insofern als zweckentsprechend, als in den nächsten 5 Jahren für die sämmtlichen als wünschenswerth und nothwendig bezeichneten Bahnen, mit Ausnahme der Bahnen von der Oder zur Russischen Grenze und der von Posen nach Breslau, die Theilnahme der Capitalisten in dem Masse geweckt wurde, dass sie sämmtlich in Angriff genommen und vollendet werden konnten.

Der Staat übernahm seinem Entschlusse gemäss für alle diese Bahnen, mit Ausnahme der Thüringischen Bahn, soweit sie in Preussen belegen, welche nicht durch eine Zinsgarantie, sondern auf andere Weise unterstützt wurde, eine Garantie für die Verzinsung des Anlagecapitals, und zwar:

1) zu $3\frac{1}{2}$ Proc. für 13 Millionen Stammactien der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,
2) zu $3\frac{1}{2}$ Proc. für 10 Millionen der Eisenbahn von Frankfurt nach Breslau,
3) zu $3\frac{1}{2}$ Proc. für 2,400,000 Thlr. Stammactien der Oberschlesischen Eisenbahn Lit. B. unter der ferneren Vergünstigung, dass den Actien Lit. A. im Betrage von 1,429,700 Thlr. eine Zinsen-Priorität aus dem Reinertrage des ganzen Unternehmens zum Satze von $3\frac{1}{2}$ Proc. eingeräumt wurde,
4) zu $3\frac{1}{2}$ Proc. für 5 Millionen Thaler Stammactien der Stargard-Posener Eisenbahn-Gesellschaft,

und übernahm ausserdem $\frac{1}{7}$ des veranschlagten Anlagecapitals in Actien. Diese betrugen:

1)	bei der Cöln-Mindener Bahn . .	1,860,000 Thlr.,
2)	bei der Niederschlesischen Bahn	1,437,000 „
3)	bei der Oberschlesischen Bahn .	343,000 „
4)	bei der Stargard-Posener Bahn	714,000 „
	zusammen	4,354,000 Thlr.

Bei der Thüringer Bahn, von Halle nach Cassel, war eine Garantie der Zinsen des Anlagecapitals, um die Theilnahme der Capitalisten anzuregen, nicht erforderlich. Die Regierung betheiligte sich daher nur in so weit bei dem Unternehmen, als sie in Gemässheit des Vertrages, welchen sie mit den bei der Bahn betheiligten Regierungen von Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Coburg und Gotha und Kurhessen unterm 19. April 1844 über die Ausführung der Bahn geschlossen hatte, mit 810,000 Thlr., ein Viertel des veranschlagten Baucapitals, in Actien übernahm und während der ersten 30 Betriebsjahre so lange auf eine Dividende für ihren Antheil verzichtete, bis den Privataktionären aus dem Ertrage der Bahn 3 Procent Zinsen ausgezahlt werden könnten.

Die Regierung beschränkte ihre Betheiligung aber nicht auf die den ständischen Ausschüssen bezeichneten Bahnlinien, sondern dehnte sie darüber hinaus weiter aus. Sie gewährte

1) der Rheinischen Eisenbahn, welche im Jahre 1843 zur weiteren Vollendung ihres bereits im Betriebe befindlichen Unternehmens ein Darlehn von 1,250,000 Thlr. aufnehmen musste, eine

* Die Einnahmen des hiernach gebildeten Fonds bis Ende 1860 betragen:

1)	Das jährliche Fixum aus allgemeinen Staatsfonds von 500,000 Thlr.	9,000,000 Thlr.
2)	Die Ueberschüsse aus dem Salzdebit	14,606,302 „
3)	Ueberschüsse der Finanzverwaltung (nach der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 28. April 1843) . . .	6,000,000 „
4)	Aus dem Saarbrücker Bergwerksrevier zum Bau der Saarbrücker Bahn	401,350 „
5)	Aus dem Fond zu öffentlichen Arbeiten pro 1848 . .	220,000 „
6)	Ueberschüsse der Staatsbahnen	2,967,486 „
7)	Extraordinäre Einnahmen an Zinsen und Dividenden früher vorhandener Effecten	711,865 „
	Summa	33,907,003 Thlr.

Garantie zu $3^1/_2$ Proc. Zinsen für diese in Prioritäts-Actien auszugebende Summe;

2) übernahm ferner bei der Bergisch-Märkischen Bahn (von Elberfeld nach Dortmund) ein Viertel des auf 4,000,000 Thaler veranschlagten Anlagecapitals und gewährte den Privatactien zum Satze von $3^1/_2$ Proc. eine Zinsenpriorität für eine Reihe von Jahren; sie gab endlich

3) der Cöln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Hessische Grenze-Paderborn-Lippstadt), der Düsseldorf-Aachener und Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Bahn, welche bei der Bauausführung ins Stocken gerathen waren, zinslose Darlehen.

Hiernach, um es zusammenzufassen, garantirte die Regierung im Ganzen für 31,650,000 Thlr. Anlagecapital $3^1/_2$ Proc. Zinsen und betheiligte sich mit 6,164,000 Thlr. durch Uebernahme von Actien.

Vergleicht man die Statuten dieser unter Staatsbetheiligung erbauten Bahnen mit den Statuten der Bahnen, welche vorher ohne Staatsunterstützung ins Leben getreten, so findet man daselbst mehrere bedeutende Unterschiede.

Namentlich werden der Staatsregierung ziemlich weitgehende Rechte eingeräumt und dadurch den Unternehmen der Character einer Privatunternehmung schon in etwas genommen.

Es sind zuerst in diese neuen Statuten Bestimmungen aufgenommen, welche einen allmäligen Uebergang der Bahnen in das Eigenthum des Staates, für den im Gesetz vom Jahre 1838 schon ein Weg bezeichnet war, herbeiführen und beschleunigen sollen. Der Staat hat sich nämlich darin verpflichtet, die von ihm übernommenen Actien nicht in den Verkehr zu bringen, sondern die dafür aufkommenden Zinsen und Dividenden zur Amortisation selbst dann zu verwenden, wenn sie die Höhe des garantirten Zinsminimums nicht erreichen und er Zuschüsse leisten muss.

Ihm wird hingegen das Recht eingeräumt, falls er in Folge der übernommenen Zinsgarantie genöthigt sein sollte, in fünf aufeinander folgenden Jahren einen Zuschuss zu leisten, oder falls er in einem Jahre mehr wie $1^1/_2$ Procent des festgesetzten Actiencapitals zuschiessen müsste, die Administration und den Betrieb der Bahn so lange zu übernehmen, bis der Reinertrag in drei hintereinander folgenden Jahren mehr wie $3^1/_2$ Proc. des Actiencapitals beträgt; ausserdem wird von dem Reinertrage über 5 Proc. ihm vorweg ein Drittel zur freien Verwendung reservirt.

In den General-Versammlungen kann er sich ferner durch einen stimmberechtigten Commissarius, der nicht Actionär zu sein braucht, vertreten lassen.

Endlich steht ihm die Bestätigung des Specialdirectors nebst Substituten, der höheren technischen Beamten für die Leitung des Baues und des Hauptcassirers mit der Massgabe zu, dass das Ministerium die ihm vorgeschlagenen Personen verwerfen und selbstständig seine Wahl treffen kann. Die Besoldung dieser Beamten, die Aufstellung und Aenderung der Tarife für Personen und Güter, die Aufstellung der Fahrpläne bedürfen ferner der Zustimmung des Ressortministers, dem sogar, um das nöthige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf anderen Bahnen zu sichern, eine Abänderung der Fahrpläne zu treffen, vorbehalten ist.

Ausser den besprochenen Bahnen, welche unter der angegebenen Beihülfe des Staates in den Jahren 1842 bis Ende 1847 zu Stande kamen — von dem Jahre 1848 können wir die dritte Periode in der Entwickelung des Preussischen Eisenbahnwesens datiren, weil mit demselben die Regierung ihre Stellung zum Eisenbahnwesen wesentlich änderte — griff die Privatindustrie noch selbstständig ohne Unterstützung des Staates den Weiterbau von Eisenbahnen an. Einestheils bauten bereits bestehende Gesellschaften Fortsetzungen ihrer Bahnen, oder Anschluss- und Zweig-

Verzeichniss der bis Ende des Jahres 1847 in Preussen concessionirten Eisenbahnen.

No.	Bezeichnung der Bahnen.	Länge Meilen.	Datum der Concession.	Datum der Eröffnung.	Anlagecapital.
	I. Mit Staats-Unterstützung erbaute Bahnen:				Thaler.
1.	Rheinische	11,4	21. August 1837	15. October 1843	9,500,000
2.	Oberschlesische	26,3	2. August 1841	3. October 1843	7,950,000
3.	Niederschlesisch-Märkische	51,7	27. November 1843	1. September 1846	19,775,000
4.	Cöln-Mindener (incl. Ruhrorter Zweigbahn von 1,3 Meil.)	36,7	18. December 1843	15. October 1847	20,174,000
5.	Stargard-Posener	22,6	4. März 1846.		5,000,000
6.	Bergisch-Märkische	7,6	12. Juli 1844		5,100,000
7.	Thüringische	25,0	20. August 1844	24. Juni 1847	13,000,000
8.	Cöln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn	18,3	4. Juli 1846		5,690,000
		199,16			86,389,500
	II. Ohne Staats-Unterstützung erbaute Bahnen:				
9.	Magdeburg-Leipziger	15,8	13. November 1837	18. August 1840	4,100,000
10.	Düsseldorf-Elberfelder	3,5	23. September 1837	3. September 1841	2,400,000
11.	Berlin-Anhalter	20,2	15. Mai 1839	10. September 1841	7,500,000
	incl. Jüterbogk-Riesa	10,3	2. September 1845		
12.	Magdeburg-Halberstadt	7,7	14. Januar 1842	16. Juli 1843	1,700,000
13.	Berlin-Stettin	22,4	12. October 1840	15. August 1843	5,624,000
	incl. Stettin-Stargard	.	26. Januar 1844	1. Mai 1846	
14.	Breslau-Freiburg-Schweidnitz	8,8	10. Januar 1843	29. October 1843	2,100,000
15.	Bonn-Cöln	3,9	11. Februar 1841	15. Februar 1844	1,166,500
16.	Berlin-Potsdam-Magdeburg	19,5	17. August 1845	7. August 1846	10,500,000
17.	Niederschlesische Zweigbahn	9,5	8. November 1844	1. November 1846	2,000,000
18.	Berlin-Hamburg	38,0	28. Februar 1845	15. December 1846	14,000,000
19.	Wilhelmsbahn	7,1	10. Mai 1844	1. Mai 1847	1,450,000
20.	Prinz Wilhelmsbahn	4,8	2. Mai 1845	1. November 1847	2,000,000
21.	Münster-Hamm	4,5	4. März 1846		1,300,000
22.	Neisse-Brieg	5,8	13. März 1846		1,100,000
23.	Aachen-Mastricht	4,7	30. Januar 1846		2,750,000
24.	Aachen-Düsseldorf	10,7	21. August 1846		4,000,000
25.	Ruhrort-Crefeld-Gladbach	5,5	8. Januar 1847		1,200,000
26.	Magdeburg-Wittenberge	14,5	31. Januar 1847		4,500,000
27.	Cottbus-Schwielochsee, Pferdebetrieb	4,2	2. Mai 1845	24. Juni 1846	273,000
		220,9			69,664,500
	zusammen	420,5			156,053,000.

*

bahnen aus, z. B. die Berlin-Anhalter Bahn die Strecke Jüterbogk-Riesa, die Berlin Stettiner die Strecke Stettin-Stargard, anderntheils unternahmen neu concessionirte Gesellschaften die Ausführung selbstständiger Bahnen.

Abgesehen von der Berlin-Potsdamer Bahn, welche von der neugebildeten Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft erworben wurde und in derselben aufging, und von der Berlin-Frankfurter Bahn, welche mit der Frankfurt-Breslauer Bahn zu der Niederschlesisch-Märkischen Gesellschaft vereinigt wurde, waren Ende des Jahres 1847 die in dem auf vorriger Seite mitgetheilten Verzeichnisse aufgeführten 27 Bahnen concessionirt, in einer Länge von 420,5 Meilen.

Von diesen 27 Gesellschaften hatten bis zur angegebenen Zeit 18 ihr Unternehmen ganz vollendet und die Bahnen zu den im Verzeichniss angegebenen Zeiten vollständig dem Betriebe übergeben, 9 waren noch in der Ausführung begriffen und mehr oder minder im Bau zurück.

Von den 27 Bahnen sind 8 in einer Gesammtlänge von 199,6 Meilen und mit einem Anlagecapital von 86,389,500 Thlr. mit Unterstützung des Staates, 19 in einer Gesammtlänge von 220 Meilen und einem Anlagecapital von 69,664,500 Thlr. ohne dieselbe zu Stande gekommen, resp. concessionirt. Unter den letzteren sind aber die beiden Bahnen, bei denen sich der Staat durch die Königliche Seehandlung indirect betheiligte — die Berlin-Stettiner und Berlin-Anhalter — mitbegriffen. Die Summe der Anlagekosten sämmtlicher Bahnen betrug 156,053,000 Thlr. Hiervon hatte der Staat für 31,650,000 Thlr. $3^1/_2$ Proc. Zinsen garantirt, 6,164,800 Thlr. selbst in Actien übernommen und 6,859,700 Thlr. bei der Thüringer, Bergisch-Märkischen und Oberschlesischen Bahn eine Zinspriorität bewilligt.

(Fortsetzung folgt.)

Ist die Eigenthumsabtretung in Folge Expropriation als Kauf anzusehen?

Mit dieser Frage werden die Eisenbahnverwaltungen schon öfters sich beschäftigt haben und wohl noch oft beschäftigt werden. Deshalb und weil deren Entscheidung practisches Interesse für die Eisenbahnverwaltungen hat, wird es gestattet sein, solche in diesen Blättern anzuregen und kurz zu besprechen.

Soviel uns bekannt, bejaht die gangbare Meinung obige Frage, und wenn wir nicht irren, hat noch neuerlich Dr. Martin, Oberappellationsrath in Cassel, in dem von ihm in Gemeinschaft mit Dr. Schäffer und Seitz herausgegebenen Archiv diese Ansicht vertheidigt. Einsender hält diese Auffassung — dass nämlich die zwangsweise Abtretung von Eigenthum ein Kauf und direct nach den für letzteren geltenden Rechtregeln zu beurtheilen sei — für unrichtig, und zwar namentlich aus folgenden Gründen.

Kauf ist die Bezeichnung für ein Factum, und zwar für eine bestimmte Art von Verträgen. Das Factum hat also erstlich das Merkmal, dass zwei Personen ihren Willen austauschen und einigen (mutuus consensus), und dann das weitere Merkmal, dass dieser Willen auf Ueberlassung des freien Besitzes an einer Sache (auf certam rem tradere), oder wenn man will auf Eigenthumsüberlassung gegen einen bestimmten Kaufpreis geht. Finden sich dieselben characteristischen Merkmale bei der Zwangsenteignung? Zunächst ist an sich selbst klar, dass bei der Expropriation eine Willenseinigung bezüglich des „rem tradere“ oder der Eigenthumsüberlassung niemals und über die Geldleistung, die Entschädigung nur zufällig vorkommt. Aber wenn auch ein Willensaustausch über die Geldleistung stattfindet, so bildet letzterer bezw. ein Vertrag darüber doch noch nicht das Factum, welches die Rechtswissenschaft Kauf nennt. Um diesen Einwand zu beseitigen, suchen sich die Vertheidiger der gegentheiligen Ansicht mit der Behauptung zu helfen, es liege ein zwangsweiser Verkauf vor; in Folge Zwangs eingegangene Verträge bleiben doch immer Verträge. Letzteres ist als richtig zuzugeben, widerlegt aber nicht unseren Einwand und passt nicht hierher. Denn bei Verträgen, welche mittelst Zwangs eingegangen wurden, ist letzterer der Beweggrund zur Willenserklärung und Einigung, diese aber doch stets vorhanden. Bei der Eigenthumsabtretung in Folge Expropriation wird dagegen der Eigenthümer zu einer Erklärung seines Willens, zur Einigung seines Willens mit dem des Berechtigten überhaupt gar nicht gezwungen. Weder letzterer, noch sonst Jemand bedroht ihn mit Uebeln; man bedarf seine Zustimmung gar nicht, weil die Zwangsenteignung unabhängig vom Willen des Eigenthümers vor sich geht.

Zwangsenteignung ist daher ein anderes Factum als Kauf, insbesondere kein Vertrag. Mithin sind die Rechtssätze, welche für das Factum Kauf gelten, direct auf das Factum Zwangsenteignung nicht anzuwenden. Indessen sind sich beide Facta analog und es wird nichts entgegen stehen, die Rechtsnormen für ersteres auch bei letzterem anzuwenden, wenn für dieses ausgiebige Regeln fehlen.

Bei dem Eisenbahnbau kommt nicht allein die Expropriation des Eigenthums, sondern auch Expropriation der Benutzung von Grundstücken auf Zeitdauer vor, und für letztere wird dasselbe gelten, was für die erste gilt, also ein Pachtvertrag nicht vorliegen.

Gleichwohl kann auch in den Fällen, wo Jemand zur Expropriation berechtigt ist — sei es Zwangsenteignung oder Expropriation der Benutzung eines Grundstücks — eine vertragsmässige Ueberlassung (des Eigenthums oder der Benutzung) vorkommen. Dies setzt aber voraus, dass jener Berechtigte von seinem Rechte keinen Gebrauch gemacht hat. Alsdann liegt das Factum Expropriation — zwangsweise Ueberlassung des Eigenthums oder der Benutzung einer Sache unabhängig vom Willen des Eigenthümers — nicht, vielmehr ein anderes Factum vor, ein Vertrag, Kauf oder Pacht.* —

*Wir können uns mit der Ansicht des Hrn. Verfassers, dass (nach gem. Recht) die Expropriation ein einseitiger Act, kein Zwangskauf sei, nicht befreunden. Schon im Römischen Rechte (l. 1 u. l. 2 C. ut nemini liceat in emtione specierum se excusare 10, 27) wird der Fall, wo aus Gründen des allgemeinen Wohls ein Privatmann gesetzlich gezwungen wird, sein Eigenthum zu einem bestimmten Preise (z. B. überflüssiges Getreide zur Beseitigung der Theurung) abzugeben, als Kauf bezeichnet. Die Römer, von welchen wir unsere Rechtsanschauungen über Verträge und in specie über den Kauf überkommen haben, kannten also nicht nur den Zwang als Beweggrund zur Willenserklärung und Einigung, sondern setzten auch den Zwang des Gesetzes in gewissen Fällen (weitere Beispiele siehe bei Koch Deutschlands Eisenbahnen Bd. I. S. 38) an die Stelle der Willens-Erklärung des nicht verkaufen wollenden Eigenthümers. Hiermit fällt der Hauptgrund der gegnerischen Deduction, dass nämlich von einem Vertrage bei der Eigenthums-Abtretung in Folge Expropriation nicht die Rede sein könne, weil „der Eigenthümer zu einer Erklärung seines Willens mit dem des Beschädigten gar nicht gezwungen werde“, hinweg. Wir haben den Zwangskauf als einen, wenn man will, fingirten Kauf anzusehen, bei welchem das Gesetz, hier das Expropriations-Gesetz den Willen des Expropriaten vertritt.

Dafür, dass die Expropriation nach unsern Deutschen Rechtsquellen als ein zweiseitiger Act, als ein Zwangskauf, aufzufassen ist, sprechen aber ausserdem noch folgende Sätze:

1) die Feststellung der Entschädigungssumme wird in den Grundbestimmungen über Expropriationen, in den Verfassungs-Urkunden und Expropriations-Gesetzen, als Essentiale derselben anerkannt, indem die Entschädigung immer neben dem anderen unzweifelhaften Essentiale der Expropriation: der Abtretung, als die entsprechende Pflicht aufgeführt wird. Es bestimmen und durchdringen sich gesetzlich beide Pflichten der Art, dass eine ohne die andere rechtlich nicht existirt, und ist daher ohne das Vorhandensein beider eine Enteignung nicht vorhanden;
2) das gesetzlich angeordnete Expropriations-Verfahren enthält ebenso gut das Verfahren zur Feststellung der Entschädigung, als das zur Feststellung des Expropriations-Objects. — Und doch soll durch dieses Verfahren die Expropriation überhaupt erst ins Leben gerufen werden.

Vgl. die ausführlichen Untersuchungen über die privatrechtliche Natur der Expropriation bei Koch Deutschlands Eisenbahnen Bd. I §§ 17 — 27 S. 45 — 57. Die Redaction.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Oppeln-Tarnowitz. Nach der B. Bank- u. H.-Ztg. sind die Vorarbeiten zu der Verlängerung der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn über Scharley, Beuthen, Laurahütte etc. nach Myslowitz beendigt. Es handelt sich jetzt darum, die nöthige Concession des Staats und die Mittel zu erbringen, welche der Bau erfordert. Im Ganzen ist der Bau auf etwas über 2 Millionen Thaler veranschlagt.

Guben-Posener Eisenbahnproject. In einer zu Grüneberg am 18. d. M. abgehaltenen Conferenz der Interessenten wurde beschlossen:

1) den Bau der Bahnlinie Guben-Crossen-Grüneberg-Züllichau-Posen und der Bahnlinie von Grüneberg über Neusalz, Beuthen a/O. nach Glogau mit Aussichtnahme des gleichzeitigen Weiterbaues nach Liegnitz ausführen;

2) die betheiligten Kreise anzugehen, dass sie die Kosten der vor der Concessions-Ertheilung nöthigen Vermessung und die unentgeldliche Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens übernehmen;

3) mit der Englischen Gesellschaft über die Bauausführung in Schriftwechsel zu treten;

4) dem Ministerium anheim zugeben, die qu. Bahnlinie gegen Bewilligung der Kosten zu vermessen. (B. B.-Z.)

Rheinische Eisenbahn. (Crefeld-Cleve.) Aus Cleve schreibt man vom 21. October: Morgen wird hier die erste Locomotive erwartet und soll die Strecke Cleve-Kempen binnen einigen Tagen befahren, der Anschluss von Kempen nach Crefeld durch Omnibus hergestellt werden. Bekanntlich wollte die Rheinische Eisenbahngesellschaft von Cleve mittelst Ueberbrückung des alten Rheins und eines Trajects über den Rhein den Anschluss an die Holländische Bahn bei Seevenaer gewinnen. Dieser Plan ist aufgehoben, der alte Rhein soll umgangen und auf einem Umwege über Keeken der Anschluss erreicht werden.

Eifelbahn. Auf eine Eingabe der Abgeordneten Baur und Simson an den Preussischen Handelsminister hat letzterer in seiner Antwort in Aussicht gestellt, dass die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft mit den Arbeiten zur Herstellung der Bahn von Düren nach Call in nächster Zukunft beginnen werde.

Neustadt-Dürkheim. Die General-Versammlung der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn-Gesellschaft hat sich am 22. October in Ludwigshafen für constituirt erklärt, die vom Verwaltungsrath ausgearbeiteten Satzungen genehmigt und die Verwaltung der Pfälzischen Bahnen ermächtigt, die Allerhöchste Genehmigung dieser Beschlüsse zu erwirken und die übrigen Schritte zur sofortigen Ausführung des Unternehmens einzuleiten.

Badische Staatsbahn. (Heidelberg-Mosbach.) Am 18. und 19. October wurden die Probefahrten auf der Eisenbahn zwischen Heidelberg und Mosbach vorgenommen. Das Ergebniss der Proben war ein vollkommen befriedigendes. Die ganze Bahn ist einschliesslich der Stationsplätze und der Hochbauten bis auf wenige unwesentliche Nacharbeiten als vollendet zu betrachten. In Folge dessen hat die Eröffnung der Bahn bis Mosbach am 22. Octbr. unter entsprechenden Feierlichkeiten stattgefunden.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn. (Hasselt-Antwerpen.) Die Inangriffnahme der Arbeiten an der Hasselt-Antwerpener Bahn soll dadurch eine Verzögerung erleiden, dass noch Verhandlungen über einige Fragen zwischen der Belgischen Regierung und der Belgischen Nordbahn-Gesellschaft schweben, nach deren Erledigung eine Conferenz zwischen den Verwaltungen der Nordbahn und der Aachen-Mastrichter Bahn stattfinden und die Arbeiten auf allen Puncten mit Energie angegriffen werden sollen.

Eisenbahn-Betrieb.

ϑ **Betriebsergebnisse Oesterr. Bahnen pro September 1862.** Während des Monats September d. J. beförderte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 175,206 Personen und erzielte für dieselben nebst Eilgut einen Bruttoertrag von 366,860 fl. 96 kr. Auf die Personenfrequenz im September haben alljährlich die aus den Kur- und Erholungsplätzen heimkehrenden Passanten einen überwiegenden Einfluss. Man hat Grund zu der Annahme, dass circa 50,000 hiervon auf Rechnung dieser Art Reisenden kommen. An Frachten wurden während des obigen Zeitraumes 2,901,322 Zoll-Ctr. befördert. Im Ganzen betrugen die Einnahmen pro September d. J. 1,474,961 fl., während solche 1861: 1,456,366 fl. ausmachten; somit 1862: — 18,595 fl.

Die Einnahmen der Staatsbahn-Gesellschaft während des Monats Septbr. d. J. gestalteten sich wie folgt:

Auf der nördlichen Linie betrug die Einnahme . . .	753,404 fl.
„ südöstlichen Linie betrug die Einnahme . . .	808.651 „
„ Neu-Szönyr Linie betrug die Einnahme . . .	134,990 „
Zusammen	1,697,045 fl.
Während desselben Monats im Vorjahre	2,195,489 „
Also im Diesjahre ein Minus von	498,444 fl.

Der im laufenden Jahre darniederliegende Getreidehandel verursachte hauptsächlich diesen Minderertrag. Indess auf den Reinertrag dürfte die mindere Brutto-Einnahme dieses Jahres im Verhältniss zum Vorjahre kaum einen besondern Einfluss üben, indem der günstige Agiostand wieder bedeutende Ersparnisse in den Ausgaben der Gesellschaft verursacht. Was die Gütertransporte anbelangt, so wird alles Mögliche veranlasst, um dieselben zu heben. Namentlich haben sich in jüngster Zeit auf der nördlichen Linie die Borstenviehtransporte gesteigert.

Bei der Kaiserin Elisabethbahn betrugen die Einnahmen pro Septbr. d J. aus dem Personen- und Eilguttransporte 302,943, aus dem Frachtentransporte 317,439, zusammen (incl. Verschiedenes) 621,686 fl., was gegen voriges Jahr ein Minus von 66,633 fl. ausmacht.

Wegen der concurrirenden Donaudampfschifffahrt erleidet die Elisabethbahn eine bedeutende Einbusse an Frachtentransporten, dagegen übt der Personenverkehr den Haupteinfluss auf die Einnahmen derselben.

Auf der Böhmischen Westbahn wurden während des Monates September 27,579 Reisende (gegen 36,647 im August) und 362,270 Ctr. Waaren (gegen 472,240 im Vormonate) mit einem Bruttoertrage von 125,060 fl. (gegen 158,489 fl. pro August) befördert. Der Ausfall an Frachten und Reisenden beziffert sich auf 22 bis 25 pCt. Allerdings befanden sich unter den im Augustausweise angegebenen Frachttransporten 175,000 Ctr. Waaren, welche noch vor Eröffnung des Bahnbetriebes, also spätestens in der ersten Hälfte Juli befördert worden waren. Dagegen fehlten im August die Kohlenfrachten, welche wie es scheint, erst im September zum Transport kommen und jene Differenz wohl ausgeglichen haben dürften.

Auf der Theissbahn wurden im September 35,996 Personen und 577,538 Zoll-Ctr. 3 Pfd. mit einer Gesammteinnahme von 268,961 fl. 77 kr. befördert. Im Vorjahre waren die Betriebsergebnisse günstiger, Indess, da die Theissbahn vornehmlich auf den Cerealientransport angewiesen ist, so darf die diesjährige Mindereinnahme nicht befremden, indem bekanntlich der Getreidehandel heuer völlig darniederliegt. Es sind aber auch keine Aussichten, dass es sobald besser wird.

Auf der Pressburg-Tyrnauer Bahn betrugen die Einnahmen pro September für 7299 Personen und 59,925 Ctr. Frachten 13,351 fl., vom 1. Januar bis Ende August betrugen die Einnahmen 91,031 „

Zusammen 104,382 fl.

Mehr-Einnahme gegen September 1861 um 230 fl. und Minder-Einnahme im Ganzen um 2145 fl.

Die Pressburg-Tyrnauer Bahn kann nur dann gedeihen, bis sie entweder von einer bereits bestehenden grossen Nachbarbahn aufgenommen, oder nordwärts hin mit der Ferdinands-Nordbahn in Verbindung gebracht sein wird.

Die Galizische Carl-Ludwigsbahn erzielte während des Monates September d. J.

für Personen	92,741 fl. 08 kr.
„ Frachten	249,625 „ 02 „
Zusammen	342,366 fl. 10 kr.

Vom 1. Januar ab bis Ende Septbr. d. J. betrugen die Gesammteinnahmen 2,823,392 fl. 37 kr. und während des Jahres 1862 um 979,800 fl. 26 kr. mehr als im Jahre 1861. Bei der Carl-Ludwigsbahn bilden die Frachten, namentlich die Viehtransporte den Hauptfactor der Einnahmen. Sie hat jedoch zugleich einen harten Kampf mit dem concurirenden Fuhrwerkstransporte zu bestehen. Auf kurze Strecken ist die Bahn gar nicht in der Lage mit dem Pferdefuhrwerk zu concurriren; denn die Pferde sind dort billig und der Fuhrlohn bedeutend niedriger als der Eisenbahntarif. Blos für die weiten Fahrten und zwar bei denen das Moment der Zeit in Anschlag gebracht werden will, muss die Bahnbeförderung den Vorrang behaupten. Alle für den Welthandel bestimmten Artikel fallen der Bahn zu, hingegen bestreitet der Localbedarf seine Zu- und Abfuhren durch die Achse.

Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn beförderte während des Monats September d. J. 31,219 Personen, mit einem Brutto-Ertrag von . . . . . 31,255,45 fl.
und 318,411 Ctr. Güter mit . . . . . 61,317,79 „

Zusammen 92,573,24 fl.

Der Ertrag in Gulden für die Personentransporte ist numerisch fast gleich der Anzahl der Reisenden. Eine Erscheinung, die sich bei grösseren Bahnen nicht nachweisen lässt. Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn durchzieht eine stark bevölkerte industriereiche Gegend und besorgt deshalb einen überwiegenden Localverkehr. In den Weltverkehr wird diese Bahn nicht eher eingreifen können, als bis ihre Verbindung mit den Schlesischen Bahnen direct hergestellt sein wird. Vom 1. Januar bis Ende September d. J. betrugen die Gesammt-Einnahmen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn für 212,235 Personen 212,623,18 fl.
und für 2,815,130 Ctr. Güter 580,169,75 „.

Zusammen 792,792,93 fl.

Dass die Gulden-Einnahme numerisch grösser ist als das Frachtenquantum an Centnern, findet seine Begründung in dem Umstande, dass verhältnissmässig mehr Güter höherer Tarifsclassen auf dieser Bahn, als auf anderen grossen Bahnen befördert werden.

Südliche Staatsbahn. Deren September-Einnahmen ergaben auf dem Südösterreichischen Netz (Linie Wien-Triest sammt Flügelbahnen 83 Meilen, Ungarische Linie 54 Ml., Venetianische Linie 49 Ml., Nord- und Südtiroler Linie 29 Ml.) 1,934,769 fl.; auf dem Lombar-

dischen Netze (Peschiera-Mailand-Buffalora 22 Ml., Mailand-Como $5_{,8}$ Meilen, Rho-Gallarate $3_{,4}$ Meilen, Mailand-Piazenza $8_{,8}$ Ml. und Mailand Pavia $4_{,6}$ Ml.) 326,226 fl. Es stellt dieses eine Abnahme der September-Einnahme gegen voriges Jahr um 244,039 fl. auf dem Süd-Oesterreichischen und eine Zunahme auf dem Lombardischen Netz um 96,947 fl. dar. Ersterer Ausfall entstand durch eine Minder-Einnahme aus dem Frachtverkehr von 244,039 fl., welche durch die Mehr-Einnahme von 15,834 fl., welche der Personenverkehr von 534,296 Reisenden einbrachten, nicht ausgeglichen werden konnte. — Die Mehr-Einnahme auf dem Lombardischen Netz, welches sich um 13 (Mailand-Piazenza $8_{,8}$ und Mailand-Pavia $4_{,1}$) Meilen seit dem vorigen Jahre vergrössert hat, verdankt die Bahn hauptsächlich dem vermehrten Personentransport, welcher ein Plus von 64,530 fl. erzeugte, während die Frachten nur 27,023 fl. zu demselben beitrugen.

Eine Vergleichung der Gesammt-Einnahmen des Jahres 1862 bis Ende September auf den grösseren Oesterreichischen Eisenbahnen, gegen die gleiche Periode des Jahres 1861 ergiebt, wenn man die grössten Unterschiede zusammenstellt, folgendes Resultat:

	1862.	1861.	Differ. 1862.
1. Oesterreichische Südbahn (beide Netze)	19,585,844 fl.	17,643,706 +	1,942,137 fl.
2. Oesterreichische Staatsbahn	13,708,730 „	15,424,673 —	1,715,943 „
3. Kaiserin Elisabethbahn .	4,431,549 „	3,689,920 +	741,628 „
4. Kaiser Ferdinands Nordbahn	11,735,962 „	12,225,996 —	490,004 „
5. Galiz. Carl Ludwigsbahn .	2,823,392 „	1,843,592 +	979,800 „
6. Theissbahn	2,179,895 „	2,534,978 —	355,083 „
7. Südnordd. Verbindungsbahn	792,792 „	746,507 +	46,284 „

ℨ **Oesterreichische Südbahn.** Aus Gloggnitz meldet die R. C., dass kürzlich auf der Südbahn zwischen den Stationen Breitenstein und Semmering durch die Geistesgegenwart eines Heizers ein Unfall verhindert wurde, der die traurigsten Folgen hätte nach sich ziehen können. Zwischen den genannten Stationen brach nämlich plötzlich an dem 3. Wagen des Lastzugs No. 58 die Zugstange, was zur Folge hatte, dass der Zug abriss und anfing rückwärts zu gehen. Der Heizer Namens Schimek von Mürzzuschlag sprang sogleich von der Locomotive herab und suchte während des noch langsamen Rückgangs des Zuges zu bremsen. Hierdurch gelang es, dass der Zug in der Station Breitenstein, wo das Bahngleis wieder horizontal liegt, von der nachgehenden Maschine wieder aufgefangen werden konnte.

Sächsische Westliche Staats-Eisenbahn. (Fahrplan-Aenderung). Vom 1. November d. J. an treten die in der officiellen Bekanntmachung S. 851 ersichtlichen Fahrplan-Aenderungen ein.

Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Die Direction bringt in Erinnerung, dass das Recht zur Convertirung der $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen, resp. zur Empfangnahme der Convertirungs-Prämie spätestens am 31. October geltend gemacht sein muss.

Oberschlesische Eisenbahn. (Tarifermässigung für Rohzink, Blei, sowie für Getreide.) In Folge des von der Direction der genannten Bahn gemachten Vorschlags hat der Verwaltungsrath der letztern den bisherigen Frachttarif für Rohzink wesentlich ermässigt, z. B. für Myslowitz-Breslau auf 5 Sgr. 6 Pf., statt bisher 6 Sgr. 7 Pf. Nur der Frachtsatz Morgenroth-Breslau wird um 1 Pf. erhöht. Auch für Blei soll dieser neue Tarif in Ansatz kommen.

Weiter wurde auf Vorschlag der Königl. Direction die anderweite Normirung des Special-Getreidetarifs genehmigt, indem statt des bisherigen Tarifirungssystems nach fallender Scala, nunmehr der Einheitssatz von $2^1/_4$ Pf. pr. Centner und Meile, mit einem Zuschlag von nur 3 Pf. eingeführt wird. — Die mit Rücksicht auf Concurrenz bereits eingetretene billigere Normirung der Frachtsätze für durchgehende Getreide-Transporte wird dadurch nicht geändert.

Ausland.

Thorn-Warschau. Thorn, 20. Octbr. Die Uebergabe der Eisenbahnstrecke von Thorn bis Warschau an den öffentlichen Verkehr steht ehestens bevor. Auch auf Polnischer Seite sind die Eisenbahnschienen vollständig gelegt und wird nur noch stellenweise auf der Strecke von Wloclawek bis zur Grenze Kies geschüttet. Vor einiger Zeit verbreitete sich das Gerücht, dass die Eisenbahnbrücke bei Wloclawek, welche dort über ein Nebenflüsschen der Weichsel führt, gesunken wäre und in Folge dessen eine längere Verzögerung der Uebergabe besagter Eisenbahnstrecke eintreten würde. Die Brücke hat sich gesenkt, aber so unerheblich, dass die Locomotiven ohne Weiteres und ohne Verzögerung ihrer Bewegung dieselbe zur Zeit passiren. (Danz. Ztg.)

Literatur.

G. Schulz, Allgemeines Deutsches Eisenbahn-Güter-Tarif-Buch für 1863. Mit einer vollständigen bis auf die neueste Zeit ergänzten Eisenbahn-Stationskarte. Vierte, nach amtlichen Quellen bearbeitete Ausgabe vom Betriebsrevisor Rörig Quart 38 Bog. Preis geh. 1 Thlr. 10 Ngr.

Bezüglich der Personenbeförderung auf den Eisenbahnen und andern Verkehrsstrassen hat man bis zur neuesten Zeit eine Masse von sogenannten Coursbüchern, Reisemanualen etc. entstehen sehen, welche das Bedürfniss der Reisenden mehr oder weniger befriedigen, während das Tarifwesen für den Güterverkehr in der Eisenbahn-Literatur lange nicht diejenige Berücksichtigung gefunden hat, welche der Gegenstand verdient und fordert.

Die hin und wieder in dieser Hinsicht angestellten Versuche dienten entweder nur beschränkt localen Zwecken, oder fanden von Seiten des Publicums nicht eben aufmunternde Aufnahme, sodass sie bald wieder zurückgestellt wurden. Ist es nun zwar nicht zu leugnen, dass bei den fortwährenden Veränderungen, denen die Frachtsätze der Eisenbahnen aus mancherlei Gründen unterliegen, das Leben eines Tarifbuchs nicht lange währt, auch aus eben diesen Gründen der fortwährenden Aenderungen auf die Angaben eines solchen Taschenbuchs nie mit genügender Sicherheit gebaut werden kann, so können diese dermalen nicht zu beseitigenden Missstände doch kein Hinderniss sein, soweit als irgend möglich, dem Bedürfnisse des bei dem Güterverkehr betheiligten Publicums durch Zusammenstellung der vorhandenen Tarife entgegen zu kommen.

Das uns vorliegende Tarifbuch, dessen Bearbeitung ein tüchtiger, mit dem commerciellen Eisenbahnbetrieb und mit den Tariffragen vollkommen vertrauter Eisenbahn-Beamter übernommen hat, bringt Alles das, was das heutige Bedürfniss als die Aufgabe eines solchen Buches betrachtet. Wir finden darin ausser einem alphabetischen Verzeichnisse der Eisenbahnstationen, in der I. Abtheilung das Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, die Bestimmungen des Norddeutschen, Mitteldeutschen, Westdeutschen, Rheinisch-Thüringischen, Rheinisch-Thüringisch-Belgischen, Ostfriesisch-Thüringischen, Ostfriesisch-Rheinischen, Norddeutsch-Belgisch-Französischen Verbandes, ferner die Bestimmungen für den Waarentransport auf den Oesterreichischen Bahnen, die Zollvorschriften für den Waarenverkehr und einen das Frachtwesen auf den Eisenbahnen betreffenden Auszug aus dem Deutschen Handelsgesetzbuch; in Abtheilung II. die Tarife sämmtlicher Bahnen, sowohl für den Local-, als auch für den directen und Verbandsverkehr, sowie in einem Nachtrage die Tarife der Böhmischen Westbahn und der Tharandt-Freiberger Bahn, denen sich einige inzwischen eingetretene Tarifänderungen des Nord- und Mitteldeutschen Verbandes anschliessen.

Die Einrichtung des 4. Jahrgangs unseres Tarifbuchs ist der des ehemaligen „Eisenbahn-Tarif-Taschenbuchs“ im Wesentlichen gleichgeblieben, jedoch hat das neuerdings gewählte grössere Format es möglich gemacht, dass alle Seiten, mit nur wenigen Ausnahmen horizontal bedruckt werden konnten, so dass das Buch viel handlicher geworden ist, als die vorhergehenden Jahrgänge.

Es ist nicht unsere Absicht, in das Specielle des behandelten Stoffes einzugehen, wir erwähnen in dieser Hinsicht nur, dass die hier und da in dem Werke zerstreut vorkommenden Bestimmungen über den Postzwang füglicher als besonderes Capitel in die Abtheilung I. zu verweisen sein möchten und Wiederholungen, wie sie z. B. pag. 77 und 171, 168 und 251, 168 und 236 vorkommen, vermieden werden können, ohne der Vollständigkeit Abbruch zu thun. Aus leicht begreiflichen Gründen werden jedenfalls die Tarife bei derjenigen Bahn zu geben sein, nach deren reglementarischen Bestimmungen der Verkehr ins Leben getreten ist, während bei den übrigen an demselben betheiligten Bahnen nur kurz hierher verwiesen werden darf. In gleicher Weise hielten wir es für zweckmässiger, wenn die in dem Werke zerstreuten Verbandstarife, sowie auch die Tarife der Oesterreichischen Bahnen in fortlaufender, ununterbrochener Vollständigkeit gegeben worden wären, vielleicht mit der Abkürzung, welche die Streichung der einen oder andern der doppelt in den Tarifen vorkommenden Richtungen z. B. Dresden-Frankfurt und Frankfurt-Dresden an die Hand giebt. Bei allen Bahnen, die mit ihren Stationen an dem betreffenden Verbandsverkehre betheiligt sind, genügt dann eine einfache Hinweisung auf den vollständigen Tarif. Wir glauben nicht, dass einer derartigen Einrichtung jetzt noch besondere typographische Schwierigkeiten entgegenstehen. —

Wir wünschen dem Tarifbuche, dessen Preis von 1 Thlr. 10 Ngr. angemessen erscheint, viele Freunde unter den Eisenbahnverwaltungen und deren Beamten, sowie viele Gönner unter dem Publicum, für welches es in der That ein unentbehrlicher Rathgeber ist.

Bei dieser Gelegenheit sei uns gestattet, auf ein Verfahren aufmerksam zu machen, das die Ungewissheit, welche die Veränderlichkeit der Tarife mit sich bringt, um Vieles mildern würde. Wir meinen, es müsse zweckmässig sein, wenn jede Eisenbahnverwaltung nicht nur ihre Binnen-Tarife, sondern in möglichster Vollständigkeit auch sämmtliche directen Tarife ihrer Bahnstrecken in Gestalt specieller Tarifbücher zur Kenntniss des Publicums brächte, wie dies hier und da, am vollständigsten von der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ins Werk gesetzt worden ist. Etwaige Nachträge und Abänderungen könnten dann in jedem einzelnen Falle durch die Eisenbahn-Zeitung (im Correspondenztheile) mitgetheilt, und entweder in periodischen Ansammlungen dem Tarifbuch angehängt oder bei neuen Ausgaben des letztern demselben an Ort und Stelle beigefügt werden.

Nehmen wir an, dass jede Verwaltung ein derartiges nur für ihren Bahnbereich bestimmtes Tarifbuch bearbeiten liesse, so hätten Beamte und Publicum nicht nur immer vollständige, sondern auch dergestalt richtige Tarife, wie sie ein allgemeines Tarifbuch trotz aller Sorgfalt und sonstiger Unterstützung nie bringen kann.

Dem Reisenden stehen auf allen Bahnhöfen ausführliche Fahrplan-Placate zu Gebote, möge dem handeltreibenden Publicum auf entsprechende Weise auch der jeweilige Stand der Tarife soweit als immer möglich vorgeführt werden.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Königlich Sächsische Westliche Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung, den Fahrplan betreffend.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums erleidet von nächstem **1. November** ab der bisher in Geltung gewesene Fahrplan nachbemerkte Aenderungen:

1) In Folge einer theilweisen Neugestaltung der Fahrordnung der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen kommen die bisherigen Anschlüsse der diesseitigen Züge **IX** und **II** des Fahrplans nach und aus Bayern in Wegfall und es werden dieselben durch Anschlüsse der Züge **VII** und **IV** ersetzt.

2) Zusammenhängend damit werden bis auf Weiteres abgefertigt:

	Zug VII.	**Zug IX.**	**Zug IXa.**
aus Leipzig	3 15 Nachm.	6 30 Abends	6 35 Abends
Kieritzsch	3 55 „	7 — „	7 25 „
Altenburg	4 30 „	7 30 „	8 15 „ Ank.
Gössnitz	5 5 „	8 5 „	
aus Gössnitz	5 15 „	8 10 „	
Meerane	5 30 „	8 20 „	
Glauchau	5 55 „	8 45 „	
St. Egidien	———	9 — „	
Hohenstein	———	9 15 „	
in Chemnitz	———	10 20 „	
Crimmitzschau	5 25 Nachm.	8 20 „	
Werdau	5 45 „	8 40 „	
aus Werdau	5 50 „	8 45 „	
Zwickau	6 10 Abends	9 10 „	
Wiesenburg	———	9 35 „	
Stein	———	10 — „	
aus Schneeberg	———	10 — „	
in Schneeberg	———	10 30 „	
Aue	———	10 30 „	
in Schwarzenberg	———	11 — „	
Reichenbach	6 25 Abends	9 15 „	
Herlasgrün	6 50 „	9 40 „	
Plauen	7 25 „	10 10 „	
Mehltheuer	7 45 „	10 30 „	
Reuth	8 15 „	11 — „	
in Hof	9 — „	11 45 „	
Abf. nach Bayern	10 — „	———	

	Zug IV.
Ank. aus Bayern	4 35 früh
aus Hof	5 30 „
Reuth	6 10 „
Mehltheuer	6 40 „
Plauen	7 5 „
Herlasgrün	7 35 „
Reichenbach	8 5 „
aus Schwarzenberg	6 20 „
Aue	6 45 „
aus Schneeberg	6 45 „
in Schneeberg	7 20 „
Stein	7 20 „
Wiesenburg	7 45 „
Zwickau	8 15 „
in Werdau	8 40 „
Werdau	8 45 Vm.
Crimmitzschau	9 5 „
aus Chemnitz	7 30 früh
Hohenstein	8 5 „
St. Egidien	8 15 „
Glauchau	8 40 „
Meerane	9 — „
in Gössnitz	9 15 „
Gössnitz	9 25 Vm.
Altenburg	10 — „
Kieritzsch	10 30 „
in Leipzig	11 15 „

3) Der gemischte Zug **V** zwischen Zwickau und Schneeberg und Schwarzenberg kommt in Wegfall; dagegen wird ein Güterzug mit folgenden Abgangs-, resp. Ankunftszeiten

von Zwickau	3 45 Nm.
Wiesenburg	4 20 „
Stein	4 50 „
aus Schneeberg	5 15 „
in Schneeberg	5 55 „
Aue	5 50 „
in Schwarzenberg	6 30 Ab.

Personen in II. und III. Wagenclasse befördern.

4) Der Personenzug **II** mit Abgang von Schwarzenberg früh 3 Uhr 15 Min. und Ankunft in Zwickau 5 Uhr 20 Min. früh kommt auf dieser Strecke für die Winterperiode in Wegfall.

Im Uebrigen bleibt der unter dem 1. Juni d. J. veröffentlichte Fahrplan in Geltung.

Leipzig, den 23. October 1862.

Königl. Staatseisenbahn-Direction.
von Craushaar.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von **100 Stück bedeckten vierrädrigen Güterwagen** und **25 Stück Bremsen** im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 3. November cr., Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von bedeckten Güterwagen und Bremsen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus, und können daselbst auch Abschriften dieser Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten, in Empfang genommen werden.

Berlin, den 20. October 1862.

Königl. Direction.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Jahr 1863 erforderlichen Betriebs-Materialien sowie der Brenn-Materialien zur Locomotivfeuerung etc. soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, aus welchen der Jahresbedarf ersichtlich ist, können in unserm Centralbüreau hier eingesehen, auch, gegen Erstattung der Schreibgebühren, abschriftlich mitgetheilt werden.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien resp. von Brenn-Materialien pro 1863“

nebst den vorgeschriebenen, gehörig bezeichneten Proben bis zum 12. November cr. bei unserer Haupt-Magazin-Verwaltung zu Hamm einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten soll durch Commissarien der unterzeichneten Direction

am 13. November cr. Vormittags 10 Uhr

im Geschäfts-Local des Haupt-Magazins zu Hamm in Gegenwart der erschienenen Submittenten stattfinden.

Nachgebote werden nicht berücksichtigt.

Münster, den 18. October 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft.

Man beehrt sich zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, dass die letzte diessjährige Passagierfahrt

von **Galaz** nach **Odessa** am 6. November
„ **Odessa** „ **Galaz** „ 10. „

dann die letzte diessjährige **Eilfahrt**

von **Pest** abwärts am 10. November
„ **Basiasch** „ „ 11. „
„ **Galaz** aufwärts „ 14. „
„ **Czernawoda** „ „ 15. „ stattfindet.

Wien, den 22. October 1862.

Die Betriebs-Direction.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.

		für Personen	für Güter	f. ausserordl. Einnahmen	Summa:
Septbr. 1862:	Thlr.	15,024	27,418	785	43,228
„ 1861:	„	15,618	27,738	959	44,316

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

September 1862:	für Pers.	für Güter	extraord.	Summa	bis ult. Sept.:
Thlr.	78,000	141,000	6,000	225,000	1,861,000
			1861:	228,005	1,827,208

Also im Jahre 1862: + 34,000 Thlr.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in **Dortmund**

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

„Alle Gattungen Telegraphendraht“

aus den anerkannt guten Siegener Roheisen-Sorten hergestellt, liefert die Drahtfabrik von **Siegen** (Westphalen).

J. H. Dresler senior.

7707 ELBERFELD BERLIN 2E CL =PREIS Sgr. 326= 15/3

Die **Billet-Druckmaschinen-** und **Datum-Pressen-Fabrik** von **Wilh. J. C. Bornholdt** in **Elberfeld** empfiehlt sich den geehrten Eisenbahn-Verwaltungen ergebenst.

Die

BERLINER BÖRSEN-ZEITUNG

erscheint, wie bisher, 13 Mal in der Woche (auch Montags früh), und zwar in ihrer Abend-Ausgabe als ein Central-Organ für die commerciellen und industriellen Interessen im ausgedehntesten Sinne und in ihrer Morgen-Ausgabe als vollständige politische Zeitung, so dass sie nach allen Richtungen hin das reichhaltigste Material liefert. Ueberdem haben wir Veranstaltung getroffen, die Zahl unserer telegraphischen Depeschen, die wir schon jetzt in einer wohl kaum sonstwo gebotenen Fülle geben, noch fernerweitig zu vermehren.

Die Abonnements-Bedingungen bleiben unverändert. Alle Post-Anstalten und Zeitungs-Spediteure nehmen Bestellungen auf die Zeitung an, in Berlin auch

die Expedition der „Berliner Börsen-Zeitung“.

(Charlotten-Strasse No. 28.)

Bazi & Co. in Brackwede

— Cöln-Mindener Bahn —

empfehlen ihre von hohen Regierungen erprobten und vielfach verwandten

Asphalt-Dachfilze

als billiges und sicheres Dachdeckmaterial zur geneigten Verwendung bestens. Zu jeder weiteren Mittheilung mit Vergnügen bereit.

In **C. W. Kreidels Verlag** in **Wiesbaden** ist soeben erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Technisches Hilfs- und Handbuch.

Zum Gebrauche für

Ingenieure und Architecten, Maschinen- und Mühlenbauer, Fabrikanten, technische Behörden und Freunde der Technik überhaupt, bearbeitet von **H. Roessler.**

Mit vielen in den Text eingedruckten Holzschnitten.

Erste Lieferung 20 Ngr. — In 3 Lieferungen complet.

Dieses neue technische Hilfsbuch unterscheidet sich von andern ähnlichen Büchern wesentlich dadurch, dass es nicht ein vollständiges Vertrautsein mit dem betr. Gegenstande voraussetzt und, ohne in eine streng wissenschaftliche Entwickelung von Lehrsätzen und Theorien einzugehen, den Stoff soweit erläuternd behandelt, um zugleich den Zweck eines **Hand- und Lehrbuchs** zu erfüllen. Es ist ein practisches Buch, das jedem Techniker willkommen sein wird.

Hierzu eine Beilage von Krüsi-Altherr in Gais, „Radikale Heilung der Brüche“.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 88.

Zeitung des Vereins

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 1. November 1862.

Inhalt: Die Preussischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate. — Eisenbahnen: Eisenbahn-Betrieb: Preussische Eisenbahnen, September-Einnahmen. Preussische Ostbahn, Dirschauer Brücke. Oberschlesische und Berlin-Stettiner Bahn, ermässigter Tarif für directe Steinkohlen-Transporte. Norddeutscher Eisenbahnverband, neue Verband-Stationen. Braunschweigische Staatsbahn, Fahrplan-Aenderungen, Bahnnetz und Fahrtdauer. Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, Kohlentransport. Kohlentarif der Böhmischen Westbahn, Bayerischen Ostbahnen und Kaiserin Elisabeth-Bahn. Die Versicherungs-Gesellschaften und die Bahnunternehmungen. Oesterr. Staatseisenbahn, Fahrplan-Aenderungen. Oesterr. Südbahn, Modification einiger Tarifs-Bestimmungen und Einstellung von Localzügen. — Ausland: Schweden, Eröffnung der Stockholm-Gothenburger Eisenbahn. Portpatrick Bahn. Englische Eisenbahnen, Untersuchung über den Eisenbahnunfall im Clayton Tunnel. Project Stein-Gottmadingen. Jura Industriel, Abonnements-System für Eisenbahnfahrten. Yverdon-Freiburg. Römische Eisenbahnen, Concession für eine Bahn von Civitavecchia nach Ortebello. — Miscellen: Die erste Locomotive. Verkehr Londons. — Technische Notizen: Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Bemerkungen über die veränderten Engerth'schen Maschinen von Couche. — Telegraphenwesen: Atlantischer Kabel. Bayern, Morse'scher Schreibtelegraph auf allen Bayerischen Telegraphenstationen. Schweiz, Telegraphen-Budget. — Postwesen: Preussen, Vertrag mit dem Englischen General-Postmeister. Correspondenzbeförderung nach Südamerica. — Schifffahrt: Die Kriegsmarine Dänemarks und Preussens. — Literatur: H. Rudolph's Orts-Lexicon. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Fehlende etc. Güter** der Lübeck-Büchener Eisenbahn. — **Einnahmen** der Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter, Hessischen Ludwigs-Eisenbahn etc.

Die Preussischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate.

(Fortsetzung aus No. 87.)

3) 1848 bis 1861.

Die Entwickelung des Preussischen Eisenbahnwesens ging nicht ungestört und ruhig weiter.

Die tiefgehende Krisis, welche zu Ende des Jahres 1845 beginnend in den Jahren 1846 und 1847 den Geldmarkt heimsuchte und durch die politischen Ereignisse des Jahres 1848 noch mehr gesteigert wurde, wirkte überall störend und hemmend auch auf die Eisenbahnunternehmungen ein.

In Preussen wurden namentlich die im Bau noch wenig vorgeschrittenen Bahnen, die Cöln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn, die Magdeburg-Wittenberger, die Aachen-Düsseldorfer und die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn von den Folgen der Geldkrisis betroffen, während die übrigen in dem vorstehenden Verzeichniss noch als unvollendet aufgeführten Bahnen ohne Störung zu Ende geführt und in Betrieb gesetzt werden konnten.

Ein bedeutender Theil der Actionäre dieser Bahnen hatte sich nämlich an den Unternehmungen nur in der Hoffnung auf Agiogewinn, den sie bei dem Verkauf der Quittungsbogen über die ersten Einzahlungen auf die Actien zu machen gedachten, betheiligt. Als nun aber deren Cours weit unter Pari sank, und fernere Einzahlungen geleistet werden sollten, suchten sie sich unter allen Umständen ihrer Verbindlichkeiten zu entledigen, und wo möglich die Gesellschaften ganz aufzulösen. Diesem Bestreben entgegen suchte die Regierung den genannten Bahnunternehmungen durch Unterstützungen zu helfen, um die Verluste und Nachtheile, welche mit dem Aufhören der Gesellschaften nothwendig für das Land verbunden sein mussten, abzuwenden. Es gelang ihr auch, die Stargard-Posener Bahn, für deren Anlagecapital Anfangs keine Garantie in Anspruch genommen war, durch nachträgliche Gewährung einer Garantie für $3\frac{1}{2}$ Proc. des Anlagecapitals sicher zu stellen, und ohne weiteren Aufenthalt und Störung ausgeführt und vollendet zu sehen, und ebenso der Magdeburg-Wittenberger Bahn das geschwundene Vertrauen dadurch wieder zu erwerben, dass sie eine Zinsgarantie in Aussicht stellte.

Es blieben somit von sämmtlichen in Angriff genommenen Bahnen nur drei, die Cöln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn, die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn, unvollendet. Diesen Unternehmen zu helfen und sie zu Ende zu führen war das eifrigste Bestreben der Regierung schon um deswillen, weil sie von der Fortsetzung der begonnenen Arbeiten „Linderung der Noth und Erwerbslosigkeit, welche die arbeitenden Classen grade jener Gegenden, welche diese Bahnen durchschnitten, sehr heimsuchten, erwarten konnte." —

Bei den Verhandlungen, welche sie mit den Vorständen dieser Eisenbahn-Gesellschaften über zu gewährende Unterstützungen pflog, ging sie von einem wesentlich anderen Grundsatze, als wie bei der Feststellung der Bedingungen, unter welchen sie bis dahin Unterstützungen gewährt und Zinsgarantien übernommen hatte, aus.

Sie hielt nämlich jetzt dafür, „dass die Eisenbahnen, sobald sie sich zu einem grossen Netze zusammengefügt hätten, in einer Hand, und zwar in der Hand des Staats, am fruchtbringendsten für die Wohlfahrt der Nation sein würden." Die ernste Verfolgung dieses Grundsatzes musste sie zu dem Entschluss führen, zu dem sie damals sich auch bekannte, „für die Zukunft den Eisenbahnbau, insoweit solches nicht durch besondere in Beziehung auf eine specielle Bahn obwaltende Rücksichten ausnahmsweise als zweckmässig erscheinen sollte, ferner nicht mehr der Privatindustrie zu überlassen, sondern die zur Vervollständigung des Preussischen Eisenbahnnetzes noch fehlenden, und ebenmässig, die etwa künftig als ein Bedürfniss sich herausstellenden Eisenbahnen selbst für Rechnung des Staates zu bauen."

Diesem Entschlusse gemäss handelte die Regierung denn auch in den nächsten Jahren. Sie unternahm einmal selbst den Bau der im Preussischen Eisenbahnnetze, wie es 1842 mit den Ausschüssen der Stände festgesetzt war, noch fehlenden Bahnen, liess ferner den ins Stocken gerathenen Unternehmungen ihre Unterstützung nur unter solchen Bedingungen zu Theil werden, dass dabei „dem neuen Grundsatze des Staatsbaues schon Rechnung getragen wurde" und suchte auf die übrigen Bahnen einen möglichst weitgehenden Einfluss zu gewinnen.

Was zunächst den Ausbau der zur Vervollständigung des

Preussischen Eisenbahnnetzes noch fehlenden Eisenbahnlinien anbetrifft, so waren sämmtliche den Ständen 1842 als für Preussen nothwendig bezeichnete Bahnstrecken allmählig ausgebaut, bis auf zwei, nämlich die Bahn von Posen nach Breslau und die Bahn, welche „mit Benutzung einer der von Berlin zur Oder führenden Bahnen, Berlin mit Königsberg und mittelst einer Zweigbahn mit Danzig verbände, auch unter Umständen bis zur Russischen Grenze fortgesetzt werden könnte.“ Für diese beiden Bahnen hatte die Theilnahme der Capitalisten selbst durch in Aussicht gestellte Staatsunterstützung nicht hinreichend geweckt und hervorgerufen werden können.

Die Regierung wandte zuerst ihre Aufmerksamkeit dem Ausbau der Ostbahn zu, welche unstreitig von den beiden noch fehlenden Bahnen von der grössten allgemeinen Bedeutung und Wichtigkeit war. Sie sah in dieser Bahn das einzige und beste Mittel, um den fruchtbaren entlegenen östlichen Provinzen genügenden Absatz für ihre Producte, namentlich Getreide zu verschaffen, und deren Hauptnahrungszweig, die Landwirthschaft, zu fördern und zu heben und ferner den industriellen westlichen Provinzen der Monarchie die Möglichkeit, ihre Fabricate auch dort auf den Markt zu bringen, zu gewähren. Für strategische Zwecke erschien die Bahn ferner von der grössten Bedeutung, denn für die Begegnung einer von Osten oder von Westen über das Vaterland kommenden Kriegsgefahr ermöglichte sie allein, dass die Truppen der östlichen Provinzen dem Westen, und hinwiederum, dass die westlichen Provinzen den östlichen rechtzeitige Unterstützung gewähren könnten. — Die Ausdehnung der Bahn, die namentlich durch einige grossartige nothwendige Brückenbauten sehr beträchtlich werdenden Anlagekosten und die Wahrscheinlichkeit, Anfangs nur eine geringe Rente beim Betriebe der Bahn erzielen zu können, erklären hinreichend den Umstand, dass es den Bemühungen patriotisch gesinnter Männer der Provinz Preussen nicht gelang, eine Gesellschaft zur Ausführung der Bahn, unter Theilnahme und Unterstützung des Staates, zu bilden, zumal, wie schon gesagt, der unmässige Andrang der Privatspeculation zu den Eisenbahnunternehmungen einer gewissen Abneigung nur zu bald Platz gemacht hatte.

Nachdem die Regierung den Grundsatz „selbst eventuell Bahnen zu bauen“ angenommen hatte, lag gar kein Grund vor, fernere Versuche anzustellen, ob nicht die Privatindustrie doch noch etwa durch weiter gehende Unterstützungen, wie die gewöhnlich gebräuchlichen, für den Bau der Ostbahn interessirt und engagirt werden könne.

Zu dem sprach für den Staatsbau noch der Umstand, dass in der Provinz Preussen im Eisenbahnbau noch tabula rasa war, dort also kein Mischsystem von Staats- und Privatbahnen zu befürchten stand.

Im Jahre 1847 schon sah sich die Regierung veranlasst, dem ersten vereinigten Landtage den Bau der Ostbahn vom Kreuzpuncte derselben mit der Stargard-Posener Bahn an bis Danzig und Königsberg für unmittelbare Rechnung des Staates, vermittelst einer aus dem Eisenbahnfonds zu verzinsenden und allmählich zu amortisirenden Anleihe vorzuschlagen. Der vereinigte Landtag hielt sich aber zur Bewilligung der Anleihe für nicht competent, und musste die Regierung damit ihren Plan, die Bahn in kurzer Zeit herzustellen, fürs erste aufgeben.

Da es ihr aber sowohl als ein dringendes Bedürfniss, wie als eine „Ehrensache für das Vaterland erschien,“ dass die Provinz Preussen, an den „äussersten Marken Deutschlands gelegen, mit dem Herze des Landes verbunden werde,“ nachdem alle übrigen Provinzen bereits unter sich und mit der Hauptstadt durch Eisenbahnen verbunden waren, so begann sie doch für den Bau und die Ausführung der Bahn alles Nöthige vorzubereiten und theilweise auch zur Ausführung zu schreiten.

Die hierzu erforderlichen Kosten entnahm sie aus den disponiblen Mitteln des Eisenbahnfonds. Sie verwandte bis Ende 1848 bereits 2,360,047 Thlr. und hatte für 1849 wieder 1,000,000 Thlr. verfügbar gemacht. Die Bahn war aber zu bedeutend und kostspielig, als dass die Regierung hätte hoffen dürfen, sie mit den Mitteln des Eisenbahnfonds, selbst wenn sie den ganzen Fonds ausschliesslich dazu verwandt hätte, in einer angemessenen Reihe von Jahren zu Ende führen zu können. Sie erkannte indess im Sommer 1849 die Nothwendigkeit, „den Bau der Ostbahn so betreiben zu müssen, dass die ganze Bahn von dem Kreuzpuncte der Stargard-Posener Bahn bei Driesen bis Danzig und Königsberg einschliesslich der Weichsel- und Nogatbrücken und der erforderlichen Deich- und Stromregulirungen spätestens im Jahre 1855 vollendet werden könne,“ und beantragte bei den Kammern die Genehmigung des Baues auf Staatskosten vermittelst einer Anleihe zu ertheilen.

Zu diesem Entschluss leitete die Regierung nicht nur der lebhafte Wunsch, „das grosse Unternehmen im Interesse der Provinz Preussen und des Verkehrs im Allgemeinen in thunlichst kurzer Frist hergestellt zu sehen,“ sondern sie beabsichtigte damit auch einem anderen höchst dringenden Bedürfnisse Befriedigung zu gewähren, nämlich denjenigen Arbeitern und gewerblichen Anstalten, welche mehr oder weniger durch den Eisenbahnbau ins Leben gerufen, auf denselben angewiesen und durch die Vollendung oder Stockung desselben in grosse Bedrängniss gerathen waren, Arbeit zu verschaffen und damit Hülfe zu leisten. „Diese Bedrängniss erschien um so grösser, als der Zeitpunct des fast völligen Schlusses des Privat-Eisenbahnbaues grade mit der in anderen Zweigen der Industrie herrschenden Stockung zusammen traf.“ —

Zugleich mit dem Antrage, den Bau der Ostbahn betreffend, legte die Regierung den Kammern den Plan vor, die Westfälische Bahn und Saarbrücker Bahn auf Staatskosten auszubauen. —

Zuerst die Westfälische Bahn betreffend, so ging der Plan der Regierung dahin, die Cöln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn von den Actionären zu übernehmen, deren Bau zu vollenden und sie von Lippstadt nach Hamm zum Anschluss an die Cöln-Mindener Bahn fort zu führen.

Die Cöln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn war, wie schon mehrfach erwähnt, von Privatunternehmern in Angriff genommen, dann aber in Folge der ungünstigen Zeitumstände und der Geldkrisis gleich in den ersten Stadien der Ausführung ins Stocken gerathen. Die Versuche der Regierung, dem Unternehmen durch Unterstützungen in dieser misslichen Lage aufzuhelfen, erzeigten sich sämmtlich als erfolglos. Der Credit desselben konnte selbst nicht durch Hülfsmittel, welche das gewöhnliche Mass der Staats-Unterstützung weit überschritten, gestärkt werden. Es fand daher schliesslich die Regierung das einzige Auskunftsmittel, die Bahn doch ausgeführt zu sehen, darin, dass sie sich die Bahn gegen eine an die Actionäre zu zahlende Vergütung abtreten liess.

Der grosse Nutzen, den die Bahn der Provinz Westfalen gewähren musste, und die Wichtigkeit, den sie für den inneren Verkehr Deutschlands dadurch hatte, „dass mit ihr ein Glied in dem grossen Eisenbahnsysteme fehlen würde, welches von Krakau an mitten durch Deutschland von Osten nach Westen über Breslau, Görlitz, Dresden, Leipzig, Erfurt, Cassel, Hamm, Cöln bis zur westlichen Grenze Preussens und von da nach Belgien und Frankreich führt,“ liessen die Ausführung der Bahn als ein dringendes Bedürfniss erscheinen.

Ein besonderes Motiv für die baldige Ausführung der Bahn lag noch in dem Umstande, dass die Regierung bereits in dem Vertrage über die Thüringische Bahn vom 20. December 1841 die Zulassung und Beförderung einer Bahn von Cassel zum Anschluss an die damals erst projectirte Bahn von Cöln nach Minden übernommen hatte, und dass von der Gesellschaft der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn in Folge dessen der Bau der in Kurhessen liegenden Strecke der beabsichtigten Bahn bis zur Preussischen Grenze, im Vertrauen auf die Herstellung der ganzen Linie, nahezu vollendet war. Die Billigkeit forderte es somit, dass die Regierung sich bestrebte, den gerechten Hoffnungen der Gesellschaften, bei welchen notorisch auch einheimische Capitalien stark betheiligt waren, sowie den Erwartungen der fremden Regierungen durch baldige Ausführung des allein noch fehlenden Verbindungsgliedes zu entsprechen.

Weshalb die Regierung den Bau der Saarbrücker Bahn übernahm, — davon später. (S. 855.)

Die Anlagekosten für diese drei Bahnen veranschlagte die Regierung ausser den bereits verwandten Summen auf rund 33 Millionen Thaler. Dieser bedurfte sie zur Ausführung der Unternehmungen im Laufe von 6 Jahren. Sie wollte davon 21 Millionen durch eine Anleihe aufnehmen, dagegen 12 Millionen aus dem Eisenbahnfonds beschaffen.

Die Kammern schenkten den Plänen der Regierung aus den angegebenen Gründen ihren Beifall. Sie genehmigten die Ausführung der drei Bahnen auf Staatskosten, und ermächtigten die Regierung zur Contrahirung der erforderlichen Anleihe.

Die Commission der damaligen zweiten Kammer ging hierbei von dem Gesichtspuncte aus, „dass der Uebergang aller Eisenbahnen in das Eigenthum des Staates stets das Ziel der Regierung bleiben müsse, niemals aus den Augen verloren werden dürfe und dass auf dessen Erreichung durch jedes sich darbietende Mittel hinzustreben sei. Die Regierung werde auf dem betretenen Wege fortzuschreiten haben, unter Benutzung jeder für den ersehnten Zweck sich darbietenden günstigen Gelegenheit."

Die drei genannten Bahnen wurden in Folge dessen mit Eifer und Energie in Angriff genommen und ohne Störung in der beabsichtigten Zeit zu Ende geführt.

Nach Vollendung dieser Strecken richtete sich die Thätigkeit der Regierung, so weit sie den Bau von Eisenbahnen auf Staatskosten anbetrifft, ausschliesslich darauf, diese Strecken zu verlängern, oder anschliessende Bahnen auszuführen.

Diese Thätigkeit der Regierung wollen wir jetzt, bevor wir zur Erörterung ihrer anderweitigen Schritte im Eisenbahnwesen übergehen, betrachten und nachweisen, wie diese drei Bahnen späterhin weiter ausgedehnt wurden.

Damit werden wir die sämmtlichen Bahnen, welche der Staat selbst gebaut hat, behandelt haben und brauchen dann auf den Staatsbau nicht wieder zurück zu kommen.

1) Die Ostbahn.

Diese vermittelte so wie sie in den Jahren 1849 bis 1855 erbaut wurde, den Verkehr zwischen der Provinz Preussen und Berlin über Stettin, indem sie sich an die Stargard-Posener Bahn bei Kreutz anschloss.

Um den grossen Umweg, welchen der Verkehr über Stettin machen musste, wenigstens theilweise abzuschneiden, dann aber auch, um den bedeutenden Verkehr der Ostbahn unabhängig zu machen von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, schlug die Regierung im Jahre 1856 eine directe Bahn von Frankfurt nach Kreutz vor.

Sie fand bei den beiden Häusern des Landtages mit diesem Plane um so mehr Beifall, als durch die projectirte Bahn sowohl „die fruchtbaren Thäler der Netze, Wartha und Oder mit den Städten Driesen, Landsberg, Küstrin für Frankfurt und Berlin aufgeschlossen und der Verkehr und die Rentabilität der Bahn von Kreutz nach Königsberg und Danzig hin gesteigert werden musste," als auch ferner die Festung Küstrin mit dem Preussischen Eisenbahnnetze in Verbindung kam. —

Die Ostbahn ward dann ferner in Folge der Uebereinkunft zwischen Preussen und Russland vom 14/2. Februar 1857 „über Herstellung einer Schienenverbindung zwischen der Berlin-Königsberger und Petersburg-Warschauer Bahn" durch den Bau der Strecke Königsberg-Eydtkuhnen ausgedehnt. Mit der Vollendung dieser Strecke — sie ward im August des vergangenen Jahres eröffnet — war die Ausführung des ersten Projects der Ostbahn, „eine Eisenbahn herzustellen, die mit Benutzung einer der von Berlin und der Oder führenden Bahnen Berlin mit Königsberg und vermittelst einer Zweigbahn mit Danzig verbände, auch unter Umständen bis zur Russischen Grenze fortgesetzt werden könnte," vollständig ausgeführt.

Die ganze Länge der Bahn beträgt $100_{,41}$ Meilen und sind an Anlagecapital erforderlich gewesen 38,050,002 Thlr. Dazu kommt noch die in Folge Uebereinkunft mit Russland vom 19. Februar 1857 erbaute Zweigbahn von Bromberg nach Thorn, welche die Verbindung zwischen Bromberg und Warschau vermitteln soll und am 24. October v. J. bis Thorn ($6_{,62}$ Meilen) eröffnet wurde, während die noch übrige Strecke von Thorn bis zur Russischen Grenze ($1_{,86}$ Meilen) im Herbste d. J. dem Betriebe übergeben werden soll.

2) Die Westfälische Bahn.

Diese wurde durch zwei weitere Unternehmungen des Staates, nämlich durch den Bau der Bahn von Münster nach Rheine und den Ankauf der Münster-Hammer Bahn ausgedehnt.

Die Preussische Regierung verpflichtete sich in einem mit der Regierung Hannovers „über die Ausführung einer Bahn von Emden über Rheine nach Münster und von der Cöln-Mindener Bahn in der Gegend von Löhne über Osnabrück nach Rheine zur Niederländischen Grenze" unterm 21. Januar 1852 abgeschlossenen Vertrage bis Ende 1856 die Bahn von Rheine nach Münster auf Staatsrechnung herzustellen. —

Durch die Fertigstellung dieser Bahn Seitens des Staates kam die ganze Bahnlinie von der Hessischen Grenze an bis zur Hannoverschen Grenze, welche in ihrer Fortsetzung nach Cassel und Emden führt, mit Ausnahme der kleinen Strecke von Münster nach Hamm in die Hände des Staates. Es erschien daher wünschenswerth, dass diese ganze Strecke, welche durch ihren Anschluss an die Cöln-Mindener Bahn in Hamm Mitteldeutschland, Rheinland und Westfalen mit dem Seehafen der Ems zu verbinden berufen war, und darum als eine wichtige Verkehrslinie angesehen werden musste, sich ganz in einer Hand, und zwar in der des Staates befände, damit der Betrieb und die Verwaltung allen Verkehrsinteressen entsprechend eingerichtet werden könne.

Die Regierung trat daher mit der Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft in Unterhandlungen, kaufte im Jahre 1855 die Bahn gegen Gewährung einer festen Rente an die Actionäre und vereinigte sie nebst der neu erbauten Bahn von Münster nach Rheine mit der Westfälischen Bahn, sodass diese dadurch eine Ausdehnung von $27_{,710}$ Meilen erhielt.

Eine weitere Vergrösserung der Westfälischen Bahn, welche für sie von der weittragendsten Bedeutung sein wird, ist ausserdem im Laufe dieses Jahres beschlossen und in Angriff genommen.

Es haben sich nämlich durch Staatsvertrag vom 23. Februar d. J. die Preussische Regierung und die Herzoglich Braunschweigische Regierung „über den Bau einer Eisenbahn von Buke an der Westfälischen Bahn nach Kreiensen" vereinigt und ist die Ausführung auf Staatskosten bereits in Angriff genommen. Diese Bahn ist für die Preussische Regierung von ganz besonderem Interesse; einmal weil durch dieselbe eine neue Verkehrsverbindung der westlichen und östlichen Provinzen, unabhängig von Hannover, geschaffen wird, worauf dieselbe sowohl im Verkehrsinteresse wie namentlich auch in politischer und in militärischer Beziehung sehr hohen Werth legt; dann aber weil durch die Inbetriebsetzung der Bahn die Frequenz und Rentabilität der Westfälischen Bahn unbedingt bedeutend zunehmen und sich heben muss, da diese hierdurch ein Theil von einer der grossen Verkehrsstrassen — und zwar von der kürzeren — wird, welche den Osten mit dem Westen Deutschlands und Europas verbinden. —

Den Ausbau dieser kleinen Bahnstrecke auf Staatskosten zu übernehmen, unterlag keinerlei Bedenken. Es erschien vielmehr unerlässlich geboten, deren Bau und Betrieb mit der Westfälischen Staatsbahn zu verbinden, da sie sich ihrer Kürze wegen nicht zu einem selbstständigen Unternehmen eignete, auch die Braunschweigische Regierung im Interesse des Verkehrs mit Recht die Einschiebung einer dritten fremden Verwaltung entschieden von vorn herein abgelehnt hatte.

3) Die Saarbrücker Eisenbahn.

Den Bau der Saarbrücker Bahn hatte die Regierung bereits Ende des Jahres 1847 mit den Mitteln des Eisenbahnfonds begonnen, nachdem die Ausführung desselben durch Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 28. November 1847 auf Staatskosten genehmigt war.

Diesen Entschluss hatte die Regierung fassen müssen, weil mit dem Comité, welches sich zu Saarbrück für die Erbauung der Bahn seit Jahren schon gebildet gehabt hatte, keine Einigung über die Bedingungen, unter denen ihm der Bau zu verstatten, hatte erzielt werden können, die Ausführung der Bahn aber im

*

Interesse des Preussischen Handels nicht unterbleiben durfte, indem sonst die Verbindung des Rheins mit Paris, unter Umgehung der Preussischen Lande hergestellt worden wäre.

An diese Bahn schloss sich im Jahre 1856 die Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn (11,400 Meilen lang) an. In diesem Jahre entschloss sich nämlich die Regierung eine schon längst projectirte Bahn von der Saarbrücker Staatsbahn, über Saarluis, Dillingen, Merzig nach Igel, und von dort einerseits nach Trier, andererseits zur Grossherzoglich Luxemburgischen Grenze bei Wasserbillig in der Richtung auf Luxemburg hin, selbst auszubauen, da sich ungeachtet der in Aussicht gestellten Staatsunterstützung, keine Actiengesellschaft zu ihrer Ausführung gebildet hatte.

Das Project zu dieser Bahn war durch das Belgische Unternehmen einer Eisenbahn von Brüssel über Namur nach Arlon hervorgerufen, „bei welchem der Plan verfolgt wurde, im Interesse von Ostende und Antwerpen der in Folge der Herstellung der Paris-Strassburger Eisenbahn eingetretenen Concurrenz von Havre in den Verbindungen mit dem Mittel- und Oberrhein der Schweiz und Italien" entgegen zu wirken.

Durch die Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn wollte man verhindern, — und hoffte dies mit Erfolg thun zu können, da die herzustellende Verkehrsstrasse die unbedingt kürzeste werden musste, — dass jene grosse Route von Ostende und Antwerpen nach dem Mittel- und Oberrhein und weiter mit Umgehung von Preussen ins Leben trete. Ausser dieser internationalen Bedeutung legte man der Bahn aber auch für den inneren Verkehr grosse Wichtigkeit bei, weil sie bestimmt schien, das fabrikthätige, gewerbfleissige Saarthal aufzuschliessen* und die Städte Saarbrücken, Saarluis, Merzig, Luxemburg und namentlich die grosse, wichtige Stadt Trier in das Preussische Eisenbahnnetz aufzunehmen.

Diese Bedeutung der Bahn machte ihre Ausführung sehr wünschenswerth. Abgesehen aber davon, dass sich, wie erwähnt, keine Actiengesellschaft zur Uebernahme des Baues gefunden hatte, glaubte der Staat die Ausführung übernehmen zu müssen, indem die Lage der Bahn, als Grenzbahn, es in politischer, nationaler und namentlich militärischer Beziehung räthlich erscheinen liess, sich die freieste Disposition über dies Stück einer wichtigen grossen Verkehrslinie zu sichern, und indem eine Verbindung derselben mit der schon bestehenden Saarbrücker Eisenbahn eine willkommene Gelegenheit zu einer Erweiterung der Verwaltung dieses kleinen Unternehmens herbeiführen musste.

Wenn wir ferner noch bemerken, dass die Regierung im Jahre 1851 — in Folge Gesetzes vom 12. Mai 1851 — den Bau der Bahnhofs-Verbindungsbahn zu Berlin (1361 Meilen lang) auf Staatskosten unternahm, um die für den durchgehenden Güterverkehr unbedingt nothwendige Schienenverbindung zwischen den verschiedenen Bahnhöfen bei Berlin herzustellen — ein Unternehmen, welches Private wohl nie hätten ausführen können, da es bis jetzt wenigstens sich schlecht rentirt hat, — so haben wir hiermit einen Ueberblick über die Thätigkeit gegeben, welche die Regierung beim Selbstbau der Eisenbahnen zur Vollendung des Preussischen Eisenbahnnetzes bis jetzt entwickelt hat.

Es bleibt uns jetzt noch übrig, zuerst anzugeben, wie sie dem „Grundsatze des Staatsbaues bei den Bahnen Rechnung trug," welche 1848 ins Stocken gerathen und Staatsunterstützung in Anspruch genommen hatten, und dann die Massregeln und Schritte zu betrachten, welche sie that, um dem gesteckten Ziele „alle Eisenbahnen in das Eigenthum des Staates zu bringen" oder wenigstens einen möglichst weitgehenden Einfluss auf dieselben zu erlangen, näher zu treten, und welche Resultate sie dabei erzielt hat. — (Fortsetzung folgt.)

* Die Regierung musste mit Recht hoffen, dass der Kohlenbergbau im Saarbrücker Revier, der fast ausschliesslich für ihre Rechnung betrieben wurde, einen neuen Aufschwung nehmen und dadurch einen bedeutenderen Reinertrag wie bisher — er betrug beiläufig 1/2 Million — abwerfen würde.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Betrieb.

Preussische Eisenbahnen. Die September-Einnahmen einer nicht kleinen Zahl von Eisenbahnen haben die Börse nicht befriedigt, welche an grosse Mehrerträge gewöhnt ist, und von Monat zu Monaten durch dieselbe einen neuen und kräftigen Impuls verlangt. Die Einnahmen der Preussischen Eisenbahnen per Meile stellen sich nach dem Staats-Anzeiger wie folgt:

	September.			Bis Ende September.		
	Thlr.	Gegen 1861		Thlr.	Gegen 1861	
Auf		Thlr.	Proc.		Thlr.	Proc.
den Privatbahnen	6,045	+ 335	5,9	47,622	+ 5,877	13,3
„ Staatsbahnen	5,380	+ 830	18,2	44,513	+ 9,589	27,5
allen Bahnen	5,867	+ 444	8,2	46,854	+ 6,568	16,3

Auf die Details übergehend, wenden wir uns zunächst zu den Schlesischen Bahnen. Das Plus derselben beträgt in Procenten der vorjährigen Einnahme:

	Im September:				
	Septbr.	Bis Ende Septbr.	Pers.-Verkehr.	Güter-Verkehr.	Extraord.
Oberschlesische Hauptbahn	21 3/4	42 1/2	14	20	62 3/4
Breslau-Posen-Glogau	17 1/3	34 1/2	8	15	134
Breslau-Freiburg	22	16 1/2	15	27	13 3/4
Neisse-Brieg	14 1/2	17 1/2	14	8	53
Oppeln-Tarnowitz	31	32 1/3	15	35	26
Wilhelmsbahn	20	23	4	23 1/3	23

Die Oberschlesische Hauptbahn hatte im September 1861 um ca. 40,000 Thlr. mehr als im August eingenommen, in diesem Jahre umgekehrt im August ca. 40,000 Thlr. weniger, als im Vormonat, und zwar in Folge des verminderten Getreideverkehrs nach der Ostsee. Der Americanische Weizen versorgt die Englischen Märkte in solchem Masse, dass von denselben jede Anregung fehlt, während das im vorigen Jahre einer grossen Zufuhr bedürftige Frankreich durch seine eigene Ernte den Bedarf des Landes deckt. Die noch immer sehr hohe Einnahmeziffer der Oberschlesischen Hauptbahn zeigt aber, dass der Verkehrsaufschwung noch auf anderen Stützen ruht, als dem Getreidetransport. Neuerdings ist, wie wir an dieser Stelle einschalten wollen, der seit vorigem Jahre ermässigte Kohlentarif auf alle Sendungen aus den an der Oberschlesischen und Wilhelmsbahn gelegenen und den Niederschlesischen (Waldenburger) Kohlen-Revieren, nach den Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ausgedehnt worden. Die Letztere, deren Verwaltung sich immer durch die Anerkennung richtiger wirthschaftlicher Grundsätze auszeichnet, hat ferner den Zweipfennig-Tarif für Getreide und andere Producte, für den Verkehr zwischen Berlin und Magdeburg und Güsen und Burg, die Magdeburg-Wittenberger Bahn denselben für Sendungen zwischen Magdeburg und Wittenberge zur Geltung gebracht. Auf der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Wilhelmsbahn war der Binnen-Güterverkehr in höherem Masse, als der Durchgangsverkehr an der Mehreinnahme betheiligt, auf der ersteren schloss der Binnenverkehr mit 35, der durchgehende mit nur 14 1/2 Procent und auf der Wilhelmsbahn der erstere mit 32, der directe und Durchgangsverkehr mit nur 14 Proc. Wir legen auf die Entwickelung des inneren Verkehrs einen grossen Werth, weil sie weniger von der Concurrenz bedroht ist, als der durchgehende und überhaupt mehr, als dieser die Bedingungen der Dauer in sich trägt. Auf der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn stieg die beförderte Personenzahl um 32, die Einnahme aus dem Personenverkehr nur um 15 Proc., es hat sich also der von schönem Wetter begünstigte Localverkehr gehoben.

Die Einnahme-Ausfälle der Niederschlesischen Zweigbahn im August und September lassen noch immer für die 9 Monate des Jahres ein Plus von 28 Proc., die letzten beiden Monate ergeben eine bedeutende Steigerung des Personenverkehrs, im September wurden 32 Proc. mehr, als voriges Jahr befördert; ein Moment, welches günstig auf die Betriebs-Ausgaben wirken muss. Die beförderte Gütermasse hat im September um 15 Proc. abgenommen.

Die gegen den August um mehr als 12,000 Thlr. abfallende und mit nur 2 3/4 Proc. Plus gegen voriges Jahr schliessende September-Einnahme der Berlin-Stettin-Stargarder Bahn steht ebenfalls mit dem schon erwähnten verminderten Getreideverkehr nach der Ostsee in Verbindung. Dasselbe ist mit der Einnahme der Stargard-Posener Bahn der Fall, welche ebenfalls um ca. 20,000 Thlr. gegen den August zurückgeblieben ist, während in 1861 der September fast 20,000 Thlr. mehr, als der August gebracht hat.

Die Bahn hat jedoch bis Ende September 273,657 Thlr., 62 1/2 Proc.

Mehreinnahme erzielt; ein Resultat, welches verhältnissmässig wenig geschmälert werden kann.

Auf der Berlin-Anhaltischen Bahn fällt das Minus von 4054 Thlr. im September, wie wir erfahren, nur auf das Extraordinarium.

Die Einnahme der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ist, obwohl sie nur mit ca. 4 Proc. Plus schliesst, sehr günstig, denn der regelmässige Frachtverkehr musste in seiner Entwickelung für die in Folge ausserordentlicher Verhältnisse im vorigen Jahre über die Bahn gegangenen Getreide- und Kartoffel-Transporte Ersatz bieten. Es wurden ca. 18,000 Ctr. und ca. 15,000 Personen mehr als v. J. befördert, bis Ende September hat die Bahn 265,493 Thlr., oder 23 Proc. mehr als v. J. eingenommen.

Günstig ist auch die Einnahme der Ruhrort-Crefeld-Gladbacher Bahn mit einem Plus von 9 Proc. oder 3016 Thlr. im September, von welchem 2679 Thlr., 12 Proc., auf den Güterverkehr fallen. Bis Ende September hat die Bahn 15,679 Thlr. oder 6 Proc. mehr eingenommen; es ist hiernach die Voraussetzung berechtigt, dass im laufenden Jahre die Dividende 4 Proc. übersteigen wird, ein Ertrag, welcher in Verbindung mit der Zinsgarantie und den dem Unternehmen zur Seite stehenden Aussichten, die Actie zur Capitals-Anlage empfiehlt.

Sehr günstig sind ferner die Einnahmen der Rheinischen Bahn, über welche im September vorigen Jahres grosse Getreide-Transporte gingen, so dass ihre Einnahmen mit mehr als 20 Proc. Plus gegen das Vorjahr abschlossen. Da in diesem Jahre der Getreide-Export nach Frankreich fehlt, so muss regelmässige Verkehrs-Entwickelung Ersatz bieten und das ist geschehen, da die Rheinische Bahn noch $10^1/_2$ Proc. Plus erzielt hat; bis Ende September beträgt das Mehr 270,712 Thlr. oder 13 Proc. (Nach der National-Zeitung.)

Preussische Ostbahn. In Bezug auf eine von der „Danz. Ztg." gebrachte Nachricht, dass die Dirschauer Brücke einer auf 200,000 Thaler veranschlagten Reparatur bedürfe, wird dem genannten Blatte geschrieben: „Die vierzehn Thürme der Brücke haben eine starke, sie vollständig schützende Zinkbedachung, aber auch der in der Höhe der Fahrbahn und des Fussweges abschliessende Theil der Pfeiler bedürfte wie jedes Mauerwerk eine das Eindringen der Nässe hindernde Bedeckung. Dazu wurde aus Sparsamkeitsrücksichten eine durch Granitplatten unterbrochene Asphaltlage von 1 Zoll Stärke gewählt. Diese hat sich allerdings nicht bewährt, da die unserem Klima eigenen starken Temperaturveränderungen, sowie die Erschütterungen, welche die Eisenbahnzüge herbeiführten, feine Risse erzeugten, durch welche die Nässe in das Mauerwerk eindrang, ein Umstand, der bei längerer Dauer allerdings eine Zerstörung mehrerer Ziegelschichten zur Folge gehabt haben würde. Um diesen Uebelstand gründlich und im Entstehen zu beseitigen, soll die Asphaltschicht abgenommen und durch sehr grosse Granitplatten ersetzt werden. Dadurch wird ein ferneres Eindringen des Regens ins Ziegelmauerwerk unmöglich gemacht. Es sind hierzu gegen 15,700 Quadratfuss Granitplatten erforderlich, von welchen ein Theil in Dirschau bereits angekommen ist. Dieselben haben bei einer Dicke von 7—9 Zoll eine Grösse bis zu 70 Quadratfuss. Die Gesammtkosten dieser Granitabdeckungen werden gegen 40,000 Thlr. betragen, die hiernach nicht sowohl als Reparaturkosten, sondern als Verwendung zu einer wesentlichen Verbesserung des sich in jeder anderen Hinsicht so vorzüglich bewährenden grossen Bauwerks angesehen werden müssen."

Oberschlesische und Berlin-Stettiner Bahn. (Ermässigter Tarif für directe Steinkohlen-Transporte.) In Folge Vereinbarung der Verwaltungen der Oberschlesischen und Berlin-Stettiner Bahn tritt vom 15. November d. J. ab für directe Steinkohlen-Transporte in ganzen Wagenladungen aus den an der Oberschlesischen Eisenbahn belegenen Revieren über Stargard nach Stationen der Bahnstrecke Stargard-Cöslin-Colberg ein ermässigter Frachttarif in Wirksamkeit. Derselbe beruht für Transporte nach allen von Breslau 48 Meilen und darüber entfernten Stationen der gedachten Bahn auf dem Einheitssatz von 1 Pf. pro Centner und Meile neben einer Expeditionsgebühr von 2 Thlr. pro 100 Centner, unter Zugrundelegung eines Normalgewichts von $3^2/_3$ Ctr. pro Tonne von $7^1/_9$ Cubikfuss. Die Frachtsätze für die unter 48 Meilen von Breslau belegenen Stationen sind mit Rücksicht auf die für Versendungen nach Breslau bestehenden Frachtsätze und die weitere Meilenentfernung verhältnissmässig abgestupft.

—y— **Norddeutscher Eisenbahnverband.** (Neue Verband-Stationen.) Vom 1. Novbr. c. ab tritt Station Rehme an der Cöln-Mindener Bahn wegen des Verkehrs mit den östlich von Oschersleben belegenen Verband-Stationen unter Anwendung von Tarifen für sämmtliche Frachtclassen als neue Verband-Güterstation ein, dagegen wird die Hannoversche Station Peine als solche nur bezüglich der neuen Tarifclasse II F (für Roh-, Luppen- und Bruch-eisen, Eisenabfälle, rohe Erze nnd Schlacken, Blende (Zinkerz), Stahlabfälle und Stahlbruch) aufgenommen.

—y— **Braunschweigische Staatsbahn.** (Fahrplan-Aenderungen, Bahnnetz und Fahrtdauer). Der vom 15. October a. c. ab gültige Fahrplan zeigt im Vergleich mit dem vom 15. Mai folgende Abänderungen:

Weggefallen sind: der Nachtschnellzug von Braunschweig ($11_{,55}$ Nachts) nach Kreiensen ($1_{,50}$ Morgens), und umgekehrt von Kreiensen ($12_{,50}$ Morgens) nach Braunschweig ($2_{,40}$ Morgens); ferner der Personenzug $4_{,40}$ Nachmittags in Braunschweig, $6_{,10}$ Abends in Harzburg und umgekehrt 8 Uhr Abends von Harzburg nach Braunschweig (Ankunft $9_{,20}$ Abends).*

Abgeändert sind: der sonst $5_{,5}$ Morgens von Harzburg abgehende Zug wird jetzt $6_{,30}$ Morgens abgelassen und kommt um 8 Uhr Morgens (sonst $6_{,35}$ Morgens) in Braunschweig an, desgleichen geht der sonst um $4_{,40}$ Nachmittags von Harzburg nach Braunschweig cursirende Zug um $5_{,45}$ Nachmittags ab und kommt an letztgenannter Station jetzt um $7_{,20}$ Abends (sonst um $6_{,15}$ Abends) an. —

Das Bereich der Braunschweigischen Staatsbahn umfasst gegenwärtig folgende Strecken:

Hannoversche Grenze bis Oschersleben	$11_{,23}$	Meilen
Jerxheim-Helmstedt	$2_{,91}$	„
Wolfenbüttel-Harzburg	$4_{,43}$	„
Börsum-Kreiensen	$8_{,05}$	„
Summa	$26_{,62}$	Meilen

Entfernung und Fahrzeit** von Braunschweig ab nach:

Oschersleben	9	Meilen	= 1 Stunde 21 Minuten bis $2^1/_4$ Stunden,
Helmstedt	$8^3/_4$	„	= 2—$2^1/_2$ Stunden,
Kreiensen	$11^1/_4$	„	= 2 Std. 7 Min. bis 3 Std. 5 Min.,
Harzburg	6	„	= 1 Stunde 25 Minuten,
Magdeburg	14	„	= 2 Std. 5 Min. bis 3 Std. 25 Min.,
Berlin	34	„	= 5—$8^1/_4$ Stunden,
Leipzig	30	„	= $5^1/_4$—$8^3/_4$ Stunden,
Dresden	$45^1/_2$	„	= $8^1/_4$—$12^3/_4$ Stunden,
Cassel	$24^3/_4$	„	= $4^3/_4$—6 Stunden,
Frankfurt a. M.	$51^3/_4$	„	= $10^1/_2$—15 Stunden,
Stuttgart	$78^5/_8$	„	= $25^1/_2$ Stunden,
Carlsruhe	$71^1/_8$	„	= $23^3/_4$ Stunden,
Basel	$97^5/_8$	„	= $28^2/_3$ Stunden,
Hannover	$8^1/_4$	„	= 1 Std. 9 Min. bis 1 Std. 40 Min.,
Harburg	23	„	= 5 Std. 25 Min. bis 7 Std. 58 Min.,
Bremerhafen	$31^1/_2$	„	= $7^1/_4$—$7^1/_2$ Stunden,
Oberhausen	$42^1/_2$	„	= 6—7 St. mit Schnellzügen, $11^1/_4$—$13^1/_4$ mit Personenzügen,
Amsterdam	$66^3/_4$	„	= $13^1/_2$—18 Stunden,
Cöln	53	„	= $7^1/_2$—9 Std. mit Schnellzügen und $13^1/_2$—$15^3/_4$ Std. mit Personenzügen,
Brüssel	$84_{,1}$	„	= 15 Std. 5 Min., 16 Std. 8 Min. 23 Std. 40 Minuten,
London	—	„	= $27^3/_4$—29 Stunden,
Paris	$120_{,1}$	„	= $20^1/_4$—$21^1/_2$ Stunden.

Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn. (Kohlentransport. Im dritten Quartale dieses Jahres (Juli—September) wurden auf der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn 6110 Wagenladungen, à 100 Ctnr. Kohlen transportirt, und dadurch eine Einnahme von 12,215 Thlr. $5^1/_2$ Ngr. erzielt. Rechnet man dazu die Einnahmen der vorhergehenden beiden Quartale, so ergiebt sich bis ultimo September eine Einnahme von 30,624 Thlr. 26 Ngr. 5 Pf., gegen die gleiche Periode von 1861 ein Mehr von 2950 Thlr. $18^1/_{10}$ Ngr.

Kohlentarif. Der zwischen den Verwaltungen der Böhmischen Westbahn, der Bayerischen Ostbahnen und der Kaiserin Elisabeth-Bahn im August d. J. vereinbarte Kohlentarif (vgl. S. 717) hat die Genehmigung der Königl. Bayerischen Regierung erhalten.

☆ **Die Versicherungs-Gesellschaften und Oesterr. Bahnunternehmungen.** Bei mehreren Bahngesellschaften wird gegenwärtig wegen baldigen Ablaufs der mit den Versicherungs-Gesellschaften behufs Waarenversicherung abgeschlossenen Verträge die Asseeuranz reiflich erwogen. Liegt es im Interesse der Eisenbahnen, die Waarentransporte bei Assecuranz-Gesellschaften zu versichern, oder wäre es nicht vorzuziehen, einen Fond zu gründen, um damit allfällige Schäden zu decken? Ich glaube, dass am wenigsten eine Eisenbahn-Gesellschaft sich der Gefahr aussetzen kann, Schäden bezahlen zu müssen, deren Höhe nicht vorherzusehen ist. Ist das Unternehmen ein kleines, so ist das Risico bei der Selbstversicherung ein um so grösseres, weil ein einziger Unglücksfall hinreicht, das schwer erkämpfte Erträgniss des Unternehmens aufzuzehren; und bei geringen Mitteln ein hinreichender Fond nicht leicht wird gegründet werden können. Mit der Grösse des Unternehmens wächst aber auch die Wahrscheinlichkeit grösserer Verluste. Je grösser die Anzahl Züge und Stationen desto öfter sind Unglücksfälle möglich, desto bedeutender kann daher auch die Summe sein, welche der jährliche Verlust erreicht. Eine Versicherungs-Gesellschaft bringt die Verluste durch Schäden mittelst vielseitiger Prämien wieder ein, und übernimmt selten allein die Versicherung einer Bahn, sondern zieht es vor, sich mit einem blossen Antheile an der Prämie zu begnügen, um nicht bei einem einzigen Unglücksfall grosse Summen auf's Spiel zu setzen. Indem sich die Assecuranz-Gesellschaften in die Prämie theilen, haben sie sich unter einander gleichsam rückversichert. Es ist demnach kein Zweifel, dass der bisherige Modus der Eisenbahnversicherung den Vorzug verdient.

---

* In dem neuen Fahrplan ist unter den Anschlüssen bei Kreiensen die Abfahrtszeit mit $12_{,50}$ Abends anstatt mit $5_{,15}$ Abends angegeben, wohl in Folge eines Druckfehlers.

** Bezüglich der Fahrtdauer nach Stationen, welche östlich oder westlich von Braunschweig liegen, ist auf den Meridian-Unterschied keine Rücksicht genommen worden.

Die Versicherungs-Gesellschaften haben wohl bedeutende Gewinnste aus der Eisenbahn-Assecuranz gezogen; allein man muss dies ihnen gönnen, indem es nicht erwiesen ist, ob die Eisenbahn-Gesellschaften mehr profitirt hätten, falls sie die Versicherung in die eigne Hand genommen haben würden.

Oesterr. Staatseisenbahn. (Fahrplan-Aenderungen). Auf der südöstlichen Linie halten seit 18. Oct. die zwischen Wien und Pest in jeder Richtung verkehrenden Eilzüge in der Station Dioszég eine Minute zur Aufnahme von Passagieren an.

Auf der nördlichen Linie hält vom 20. Oct. l. J. an der von Prag nach Wien verkehrende Eilzug in der Station Brünn anstatt 5 Minuten 15 Min. an. Es wird dieser Zug von Skalitz schon um 10 Uhr 58 Min. Vormittags abgelassen, und trifft um 11 Uhr 48 Minuten Vormittags in Brünn ein. Die Abfahrt von Brünn nach Wien erfolgt um 12 Uhr 3 Minuten Nachmittags.

Oesterr. Südbahn. (Modification einiger Tarifs-Bestimmungen. Vom 20. Octbr. 1852 an treten auf sämmtlichen Linien der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft folgende Modificationen in der Tarifirung nachstehender Frachtgüter in's Leben und zwar:

Hadern, dann Blau-, Gelb- und Rothhölzer, werden von dem obigen Tage an ohne Rücksicht auf die Aufgabe- oder Bestimmungsstation und die zurückzulegende Meilendistanz zu dem ermässigten Frachtsatze von fl. $0{,}_{0125}$ per Zoll-Centner und Meile, exclusive der Nebengebühren berechnet.

In die I. Waaren-Tarifclasse werden eingereiht: Frisches Obst in Quantitäten von mindestens 80 Zoll-Centner (verpackt) und Milch.

Nach der II. Waaren-Tarifclasse werden berechnet: Fische und andere Wasserthiere, Schalthiere und Muscheln (verpackt). Der Special-Tarif Nr. 39 für die Beförderung von Fischen, getrocknet, geräuchert, gesalzen und marinirt, letztere in Fässern verpackt, wird durch obige Bestimmung nicht alterirt.

Oesterr. Südbahn. (Einstellung von Localzügen). Mit dem 20. October sind die von Wien um 8 Uhr früh, 12 Uhr Mittags, 4 Uhr und 5 Uhr 15 Minuten Nachmittags, dann die von Baden um 8 Uhr, 8 Uhr 50 Minuten, 10 Uhr 57 Minuten früh, 5 Uhr 56 Minuten und 7 Uhr 41 Minuten Abends abgehenden Localzüge eingestellt worden.

Ebenso verkehren von dem gedachten Tage an die von Wien nach Laxenburg um 8 Uhr früh und um 11 Uhr Vormittags, dann die von Laxenburg um 9 Uhr 55 Minuten früh und um 1 Uhr 30 Minuten Nachmittags abgehenden Züge nicht mehr.

Ausland.

Schweden. Am 4. November soll die feierliche Eröffnung der Stockholm-Gothenburger Eisenbahn stattfinden, welche eine Länge von 40 Schwedischen Meilen hat. Von da ab wird täglich ein Eilzug die Verbindung zwischen beiden Städten in 14 Stunden herstellen, während die gewöhnlichen Züge etwa 16 Stunden brauchen werden. Es werden täglich zwei Züge von den beiden Endpuncten abgehen.

(H. N.)

—t— **Die Portpatrick Bahn.** Nachdem kürzlich die $7^1/_2$ Engl. Meilen lange Portpatrick Bahn, deren Bau 90,000 £ gekostet hat, eröffnet ist, so ist nunmehr zwischen Portpatrick, einer Hafenstadt im südwestlichen Schottland, und der an der nordöstlichen Küste von Irland gelegenen kleinen Stadt Donaghadee in der Nähe von Belfast eine Dampferlinie eingerichtet, da zwischen diesen beiden Orten die Ueberfahrt zwischen Grossbritannien und Irland in der kürzesten Zeit, nämlich bei günstigem Wetter in kaum $1^1/_2$ Stunden, gemacht wird, während auf allen übrigen Reiserouten zwischen beiden Ländern die Ueberfahrt mehr als die doppelte Zeit in Anspruch nimmt. Das vorzüglichste Bauwerk jener kurzen Eisenhahn ist ein gewölbter Viaduct von 90 bis 100 Fuss Höhe und 14 Bogenöffnungen, in der Nähe der Colfin Station. Diese Station liegt ungefähr in der Mitte der Bahn und zwar am höchsten Punct derselben; von dort fällt die Bahn also nach beiden Seiten, sowohl nach Stranraer wie nach Portpatrick hin, mit einem Gefälle von 1 : 240, 1 : 64 und auf der letzten Strecke 1 : 57, während die Fortsetzung der Bahn von der Stadt Portpatrick nach dem dortigen Hafen sogar das sehr bedeutende Gefälle 1 : 35 hat. Es kommen ferner 2 sehr bedeutende Einschnitte auf dieser Bahn vor, wovon der eine, in der Nähe von Portpatrick, mehr als $^3/_4$ Engl. Meilen lang ist und ganz und gar durch sehr festen Fels gebrochen werden musste. (Nach dem Engineer vom 19. Sept. 1862).

Englische Eisenbahnen. Bei der Untersuchung über den grossen Eisenbahnunfall im Clayton Tunnel bei Brighton stellte sich heraus, dass der Signalist, der ein falsches Zeichen gegeben hatte, 24 Stunden ohne eine Minute Rast auf dem Posten gewesen war; er wusste vor Schlaftrunkenheit nicht, was er that. Bei der Untersuchung wegen eines ähnlichen Unfalles auf der Eastern-Counties-Bahn berufen sich die Beamten der Compagnie auf ihr 90 Seiten umfassendes Buch mit Verhaltungsmassregeln für die Locomotivführer. Aber zufällig ergab die Vernehmung vor der Todtenschau, dass der betreffende Locomotivführer weder lesen noch schreiben konnte.

Project Stein-Gottmadingen. Nach dem Tagbl. f. d. C. Schaffh. hat die Gemeinde Stein beschlossen, sich an dem Bau einer Eisenbahn von der Badischen Staatsbahn bei Gottmadingen bis zum Rhein bei Stein mit einer unverzinslichen Subvention von 200,000 Fr. und einer Actienzeichnung von 150,000 Fr. zu betheiligen. Die Kosten der Bahn werden nicht viel weniger als eine Million Francs betragen. Es sollen in nächster Zeit die Concessionen der Schaffhausischen und Badischen Regierung eingeholt werden.

Jura Industriel. Das in No. 57 S. 565 besprochene Abonnements-System für Eisenbahnfahrten, welches im Juli d. J. auf dem Jura Industriel eingeführt wurde, hat nach Mittheilung der Schweizer Eisenb.-Ztg. nach einer viermonatlichen Erprobung nicht nur keinen Schwierigkeiten in der Anwendung begegnet, sondern auch (im Verhältniss zu der unbedeutenden Länge der Bahnlinie) gute financielle Resultate ergeben. Vom 13. Juni bis 15. October wurden 13,600 Einheiten (gleich 1236 Fahrten über die ganze Bahn) für 3450 Fr. an 85 Personen verkauft. „Das neue System ist sehr practisch und wird den andern üblichen Abonnements-Weisen vorgezogen. Von Tage zu Tage vermehrt sich die Zahl der Abonnenten, was ein Beweis ist, dass die getroffene Einrichtung den Bedürfnissen des Verkehrs entspricht."

Yverdon-Freiburg. Das Project einer Verbindungslinie zwischen der West- und Oronbahn von Yverdon über Payerne nach Freiburg, von dem wir bereits meldeten, zerfällt in zwei Sectionen Yverdon-Payerne $28{,}_8$ Kilometer mit 4,500,000 fr. Kostenanschlag und Payerne-Freiburg $23{,}_2$ Kilom. lang mit 1 % Steigung, à 4,000,000 fr. veranschlagt. Würde für diese zweite Section, die nur $20{,}_8$ Kilom. Länge aber 2 % Steigung erfordernde Strecke über Seedorf und Montagny gewählt, so würden die Kosten nur 2,300,000 fr. betragen. (Act.)

Römische Eisenbahnen. (Concession für eine Bahn von Civitavecchia nach Ortebello.) Von Rom berichtet man der A. A.-Ztg., dass die Römische Regierung dem bekannten Banquier Salamanca die Concession zur Erbauung einer Eisenbahn von Civitavecchia nach Ortebello (Toscana) ertheilt hat.

Miscellen.

—t— **Die erste Locomotive.** Die berühmte Locomotive Rocket, womit Georg Stephenson im Jahr 1829 den von der Liverpool-Manchester Bahn ausgesetzten Preis von 500 £ gewann und die als die erste wirklich brauchbare Locomotive anzusehen ist, wird zufolge dem Engineer vom 19. Septbr. d. J. nächstens als Merkwürdigkeit im neuen Kensington-Museum zu London aufgestellt werden, welchem sie von der Firma Robert Stephenson & Comp. zu Newcastle geschenkt worden ist. Sie war zuerst für die Liverpool-Manchester Bahn angekauft, wurde aber bald, da stärkere und besser construirte Maschinen sich als erforderlich zeigten, ausser Betrieb gesetzt und an Mr. Thompson, den Besitzer von Kohlengruben bei Kirkhouse in der Grafschaft Cumberland, verkauft, wo sie aber auch nur wenig Jahre im Gebrauch war. Später kaufte Stephenson sie zurück und brachte sie in seine Maschinenfabrik zu Newcastle, wo sie seit vielen Jahren schon unbenutzt, mit Rost und Staub bedeckt, in einem Schuppen stand und Besuchern als Sehenswürdigkeit gezeigt wurde.

Verkehr Londons. Die Omnibusse in London haben im 1. Halbjahre d. J. nicht weniger als $20^1/_2$ Millionen Menschen befördert und 24,289 Pfd. St. reinen Gewinn gemacht.

Technische Notizen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Versammlung am 14. October 1862). Unter den eingegangenen Sachen, die zur Besprechung kamen, sind zu erwähnen: Der Grundriss des Bahnhofes zu Zwickau vom Ober-Ingenieur Sorge zu Zwickau, der Report der Smithsonian Institution zu Washington pro 1860, ein Werk „die eiserne Eisenbahn" von Heusinger von Waldegg, sowie 2 Werke von Dr. H. Scheffler zu Braunschweig, das eine betrifft „Gitter- und Bogen-Brücken, auch Dampfkessel", das andere ist betitelt „Körper und Geist." Herr Brix machte Mittheilungen über die Versuche des Herrn Kirchweger zu Hannover, betreffend die Zapfenreibung an den Eisenbahnfahrzeugen. Bei denselben hat sich der Reibungscoefficient für Weissgusslager und Rüböl während der Bewegung ausserordentlich gering, nämlich $0{,}_{009}$ bis $0{,}_{0099}$ ergeben, während der Reibungscoefficient für Rothgusslager $0{,}_{014}$ also 50% höher ausfiel. Unabhängig zeigte sich die Reibung von der Belastung der Grösse der Reibungsflächen und der Geschwindigkeit, wenn letztere nicht zu klein wird. Der Reibungscoefficient der Ruhe dagegen hat sich zu $0{,}_1$ ergeben. Herr Schwedler berichtete über die von der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn am 9. d. M. auf dem Bahnhofe zu Frankfurt a. O. angestellten Versuche über die Widerstandsfähigkeit von Schaalengussrädern aus verschiedenen Fabriken. Es wurden sämmtliche Räder in horizontaler Lage durch Schläge auf einen in die Nabe eingesetzten Keil mittelst eines $3^1/_2$ Centner schweren Fallklotzes zertrümmert. Im Allgemeinen stellte sich dabei heraus, dass die Schaalengussräder aus den Fabriken von Grüson in Magdeburg, Ruffer und Schmidt in Breslau, sowie die von Ilsenburg, Malapan den bekannten Fabrikaten von Ganz in Ofen keineswegs nachstehen. Von ganz vorzüglicher Qualität und Festigkeit zeigte sich ein Gussstahlrad aus der Fabrik zu Bochum.

—r— **Darstellung einer sich nicht verharzenden Maschinenschmiere, des sog. Pyroleins; nach Brooman's Patent in London.**

1) Dünnflüssiges Pyrolein. Zur Darstellung desselben nimmt man auf 500 Kilogr. Rüböl 250 Gramme Mennig. Man füllt einen kupfernen Kessel zur Hälfte mit Rüböl und erhitzt das Oel allmählich bis zum Siedepunct, um zu verhüten, dass es sich färbt. Das

Erhitzen wird so lange fortgesetzt, bis das Oel sich theilweise zersetzt, was man daran erkennt, dass sich Acrolein, Kohlensäure und andere gasförmige Zersetzungsproducte der Fette entbinden. Nachdem das Oel beiläufig eine Viertelstunde lang erhitzt worden ist, setzt man den Mennig als sehr zartes Pulver zu, indem man ihn durch ein feines Sieb auf die Oberfläche des Oels fallen lässt. Der Mennig muss nach und nach zugesetzt werden, damit er sofort bei Berührung mit dem Oel zersetzt wird; man darf nicht eher eine neue Portion desselben aufsieben, als nachdem die vorhergehende Portion zersetzt worden ist, was man an dem Erscheinen eines weissen Schaumes erkennt, welcher aufsteigt, wenn die letzte Spur von Mennig verschwindet. Sobald grosse schwarze Klumpen auf der Oberfläche des Oels erscheinen, höre man auf zu erhitzen. Man lässt nun das Oel beiläufig eine Stunde lang sich abkühlen und zieht dann den klaren Theil in Metallgefässe ab; in wenigen Tagen wird es darin ganz klar und ist dann als Maschinenschmiere verwendbar.

2) Dickflüssiges Pyrolein. Um ein Pyrolein von dicker Consistenz zu erhalten, nimmt man auf 150 Kilogr. Rüböl 2 Kilogr. Mennig. Dieses dicke Pyrolein dient hauptsächlich zum Vermischen mit Mineralöl und solchen Oelen (Schieferöl, Harzöl etc.), welche für sich allein zur Verwendung als Maschinenschmiere zu flüssig wären. Man giesst dieses Pyrolein im heissen Zustand in ein Metallgefäss und setzt dann Mineralöl zu, bis die Mischung die Consistenz eines fetten Oeles erlangt; die Mischung klärt sich in der Ruhe, wozu jedoch im Winter das Local auf circa 15° C. geheizt sein muss.

—r— **Das Verfahren zum Imprägniren von Holz** von Dr. Beck zu Döbeln, wie solches in No. 82 S. 809 beschrieben, ist in Bayern auf die Dauer von 4 Jahren patentirt worden.

Bemerkungen über die veränderten Engerth'schen Maschinen, von Couche. Um den Engerth'schen Maschinen mehr Adhäsion zu geben, hat man auf mehreren Französischen Bahnen die vierte Achse, welche ursprünglich mit dem die Feuerkiste umgebenden Tendergestelle verbunden war, von diesem getrennt und mit den drei vorderen Achsen gekuppelt; gleichzeitig hat man das hintere Ende der Feuerkiste auf die nach vorn verlängerten Tenderrahmen gestützt. Der Verfasser macht darauf aufmerksam, dass durch diese Einrichtung das eigentliche Engerth'sche System fast ganz aufgegeben sei und dass durch Verlegung des Stützpunctes der Feuerkiste auf das frei vorstehende Ende der Tenderrahmen die vordere Tenderachse bei vorkommenden Schwankungen der Maschine stellenweise starke Belastungen erleiden müsse. Er empfiehlt daher nochmals die von ihm schon früher befürwortete gänzliche Trennung der Maschine von dem Tender, indem er die guten Resultate, welche sich bei dieser Aenderung auf der Ostbahn herausgestellt haben, hervorhebt. Anknüpfend an eine von Flachat verfasste Broschüre, weist er die von diesem ihm vorgeworfenen Ansichten über die Normirung der Gegengewichte an den Triebrädern zurück, indem er sich für eine mittlere Ausgleichung der durch die beweglichen Theile der Maschine hervorgebrachten Störungen erklärt und die sogenannte vollständige, namentlich durch Lechaletier empfohlene Ausgleichung verwirft, welche zwar die horizontalen Störungen berücksichtigt, jedoch ganz auf Kosten des verticalen Gleichgewichtes; er citirt dabei viele ihm beistimmende Aussprüche anderer Ingenieure, so wie mehrere Beispiele von Entgleisungen, welche Folge der von Lechaletier angegebenen zu schweren Gegengewichte waren. Schliesslich giebt er eine Uebersetzung eines von dem Maschinenmeister Nollau im Jahre 1848 in der Eisenbahn-Zeitung veröffentlichten Artikels, dem er vollständig beistimmt und welcher nachweist, dass, wenn man nur die Wirkung der rotirenden Theile durch die Gegengewichte compensirt, die verticalen Störungen im Gange der Maschine verschwinden, aber die horizontalen Störungen noch bleiben, dass hingegen, wenn man ausserdem noch die Wirkung der in horizontaler Richtung sich bewegenden Theile vollständig compensiren will, die horizontalen Schwankungen nach vorn und hinten zwar ganz aufhören, aber ein starkes Schwanken in der verticalen und in der Querrichtung sich einstellt, so dass es gerathen ist, sich zwischen den für diese beiden Compensationen nöthigen Gewichtsmassen ungefähr in der Mitte zu halten. (Annales de mines).

—t— **Ostindische Eisenbahnbrücke.** Zufolge dem Engineer vom 26. Septbr. d. J. wird in dieser Zeit in der Fabrik von Ormerod, Grierson & Comp. zu Manchester der eiserne Oberbau für eine grosse Indische Eisenbahnbrücke angefertigt, welche in der Nähe von Delhi über den Fluss Jumna führen und 12 Oeffnungen von 205 Fuss Weite zwischen den Pfeilern erhalten soll. Diese Brücke ist vom Ingenieur A. M. Rendel in London projectirt und für die East Indian Eisenbahn-Gesellschaft bestimmt; sie soll oben über den Tragwänden ein Eisenbahngleis und unten zwischen denselben einen gewöhnlichen Fahrweg, wofür 18 Fuss lichte Weite und 16 Fuss lichte Höhe vorhanden ist, tragen. Der eiserne Oberbau der einzelnen Oeffnungen ist nicht im Zusammenhang über den Pfeilern; der Oberbau jeder Brückenöffnung enthält 2 Tragwände von gewöhnlicher Gitter-Construction und von 216 Fuss Länge, oben und unten durch eiserne Querträger, worauf die obere und untere Brückenbahn liegt, verbunden. Die Flacheisen, welche den oberen und unteren Flansch der Tragwände bilden, sind $^3/_8$ Zoll stark. Der obere Flansch ist überall 3 Fuss 5 Zoll breit, der untere an den Enden ebenso breit, während er in der Mitte bis auf 4 Fuss Breite zunimmt. Beide Flanschen bestehen an den Enden nur aus einem, in der Mitte aber aus 3 auf einander gelegten Flacheisen. An jeden Flansch sind 2 verticale Eisenbleche von $^1/_2$ Zoll Stärke und $1^3/_4$ Fuss Höhe, die $2^1/_4$ Fuss weit von einander abstehen, unmittelbar (nicht mit Hülfe von Winkeleisen, wie gewöhnlich) angenietet, zu welchem Zweck dieselben an den betreffenden Rändern nach einem Radius von 4 Zoll rechtwinklig umgebogen sind. An die äusseren Seiten dieser Verticalbleche sind die aus Flacheisen bestehenden Gitterstäbe, welche nur auf Zug in Anspruch genommen werden, an die inneren Seiten aber die Gitterstäbe, die gedrückt werden und aus 2 Winkeleisen bestehen, angenietet. Die Querträger, wovon 46 Stück auf jede Brückenöffnung kommen, sind in $4^1/_2$ Fuss Abstand von einander angebracht. Die obere Brückenbahn ist zu jeder Seite mit einem leichten schmiedeeisernen Geländer eingefasst.

Unter den Enden jedes Hauptträgers sind starke gusseiserne Platten befestigt, die an der unteren Fläche etwas concav sind und auf der entsprechend convex geformten oberen Fläche eines gusseisernen Schuhes frei aufliegen, damit die Träger ohne Beschädigung der Pfeiler sich etwas durchbiegen können. Jene gusseisernen Schuhe sind theils auf den Pfeilern befestigt, theils ruhen dieselben auf 5 gusseisernen Rollen oder Walzen, die in bekannter Weise sich etwas auf einer festen Unterlagsplatte verschieben können. Solche Rollenschuhe hat man nämlich mit Recht nur an einem Ende jeder Brückenöffnung für erforderlich gehalten.

Besonders zu bemerken ist bei dieser Brücke, dass die Nietlöcher nicht, wie sonst in England bei dergleichen Constructionen allgemein gebräuchlich ist, durchgeschlagen, sondern sämmtlich gebohrt sind, und zwar durch 5 grosse Maschinen mit einer Menge von einzelnen Bohrern. Mit der grössten von diesen Maschinen wurden in eine horizontal auf den Bohrtisch gelegte Blechplatte von 13 Fuss Länge und 4 Fuss Breite im Verlauf von 7 Minuten 160 Nietlöcher in 4 Reihen ausgebohrt. Durch 2 hydraulische Pressen, welche gegen die untere Seite des Bohrtisches wirken, wird dabei das Blech gegen die Bohrer gedrückt.

Telegraphenwesen.

Atlantischer Kabel. Mr. Cyrus Field, der Americanische Unternehmer des ersten Subatlantischen Telegraphen ist von Newyork nach England abgegangen, um die Verhandlungen wegen Legung des Atlantischen Telegraphen-Kabels, die im nächsten Frühjahr unternommen werden soll, zum Abschluss zu bringen.

Bayern. Da auf allen Bayerischen Telegraphenstationen der Morse'sche Schreibtelegraph statt des bisher üblichen Zeiger-Telegraphen eingeführt wird, so sollen, wenn die erst vor kurzem geprüften Post- u. Eisenbahndienstaspiranten ihren theoretischen und practischen Cursus in der Telegraphie unter der Leitung des Obertelegraphisten Herrn Behringer durchgemacht haben, auch die bereits verwendeten Practicanten und Assistenten der Verkehrsanstalten zu einem gleichen Unterrichte nach München einberufen werden.

Schweiz. Nach Vorlage der Telegraphen-Direction ist der für dieselbe im Budget für dieses Jahr ausgeworfene Credit von 110,000 fr. um 60,000 fr. überschritten worden. Dafür sind aber auch $174^4/_8$ Stunden Telegraphenlinien im Jahre 1862 hergestellt worden, während auf das Jahr 1861 nur 57 Stunden kommen. Die Mehrausgabe wird übrigens durch eine verhältnissmässige Mehreinnahme gedeckt.

Postwesen.

Preussen. Die oberste Postbehörde hat nach dreijährigen Bemühungen einen neuen Vertrag mit dem Englischen General-Postmeister Sir R. Hill zu Stande gebracht, in dessen Folge wesentliche Erleichterungen im Verkehre eingetreten sind. Dieselben beziehen sich vornehmlich auf die Verminderung des Portos der Transito-Correspondenz durch England, auf die billigere Versendung von Büchern aus einem der beiden Ländern in das andere, und auf die Geldeinzahlung bei den beiderseitigen Postanstalten.

Correspondenzbeförderung nach Südamerica. Nach amtlichen Nachrichten misslingt es häufig, Briefe aus Deutschland nach den La Plata Staaten und anderen Theilen von Südamerica zu bestellen, weil die Orts- und Personennamen mit deutschen Buchstaben geschrieben, diese Schriftzeichen aber den Postbeamten jener Länder nicht geläufig sind. Um dort auf die Bestellung der Briefe rechnen zu können, ist es daher erforderlich, dass, wenn nicht die Adresse in Spanischer oder Französischer Sprache abgefasst wird, wenigstens die Orts- und Personennamen auf den Adressen in lateinischen Schriftzügen ausgedrückt werden.

Schifffahrt.

ƀ **Die Kriegsmarine Dänemarks und Preussens.** Bei Gelegenheit der Debatten über den Gesetz-Entwurf, betreffend die ausserordentlichen Bedürfnisse der Marine-Verwaltung im Preussischen Abgeordnetenhause, stellte der Abgeordnete Stavenhagen einen Vergleich zwischen dem jetzigen Stande der Kriegsmarine Dänemarks und Preussens an. Nach seinen Mittheilungen besitzt Dänemark an Panzerschiffen:

1) die Fregatte „Peder Skram;" sie ist im Bau begriffen und nach dem Rescript des Marine-Ministers vom 29. April 1862 soll diese auf 56 Geschütze projectirte Schrauben-Fregatte als Panzerschiff gebaut werden;

2) die gedeckte Corvette „Nordenskiold," Linienschiff, die in eine Panzer-Corvette mit gedeckter Batterie umgebaut werden soll;

3) ein Panzerschiff oder eine schwimmende Batterie, nach dem Finanz-Gesetz vom 1. Mai 1862. Nach den Zeitungen ist die Bestellung in England bewirkt und das Gesetz bewilligt dazu 768,900 Reichs-Bank-Thaler, etwa 600,000 Thlr. Preussisch;

4) den Panzerschooner „Absalon“ und

5) den Panzerschooner „Esberu Snare,“ welche beide fertig sind. Die Panzerung ist nur an den Seiten vorhanden, wie beim „Warrior,“ und sind dieselben in England gebaut und in diesem Jahre abgeliefert.

An Dampfschiffen hat Dänemark das Linienschiff „Skiold“ von 64 Kanonen, die 3 Fregatten „Jylland, Sjâlland und Niels Juel“ mit 128 Geschützen, welche sämmtlich fertig sind. Die 3 Corvetten „Dagmar, Heimdal, Thor“ sind ebenfalls fertig, mit 44 Kanonen; 2 Schooner, die im Bau begriffen sind, „Fylla und Diana,“ mit 6 Kanonen, 6 Kanonenboote mit 12 Geschützen, 6 Raddampfer mit 18 Geschützen, und ausserdem noch ein Transportschiff, das im Bau begriffen ist. An Segelschiffen aber besitzt Dänemark 2 Linienschiffe von 168 Geschützen, 5 Fregatten von 246 Geschützen, 3 Corvetten von 60 Geschützen, 2 Briggs von 32 Geschützen und 1 Schooner von 1 Geschütz.

Preussens Dampf-Marine beträgt dagegen (an Linienschiffen haben wir bekanntlich gar nichts) 4 grosse Corvetten mit 112 Geschützen, wovon noch obendrein 2 im Bau begriffen sind. Ferner

2 Glattdecks-Corvetten im Bau mit 34 Geschützen,
3 Aviso's (1 projectirt) mit 6 Geschützen,
8 Kanonenboote 1 Classe (4 im Bau) mit 24 Geschützen,
15 Kanonenboote 2 Classe, mit 30 Geschützen, ausserdem
1 Mörserschiff und 2 Transportschiffe. —

Preussens Segelschiffe aber bestehen aus:

2 Fregatten mit 86 Geschützen und 1 Brigg mit 8 Geschützen und die Uebungsschiffe, welche kürzlich in England angekauft sind, macht in Summa 94 Geschütze.

Es sind also die Zahlen von Dänemarks und Preussens Geschützen bei der Dampfflotte resp. 304 und 206, bei den Segelschiffen 507 und 94, Zahlen, die Preussens Inferiorität zur See gegenüber Dänemark evident darthun.

AC. **Dampfschiffverbindung mit Nordamerica.** Eine neue regelmässige Dampflinie via Glasgow nach Newyork und Quebeck ist in Hamburg unter der Firma „Anchor Line“ ins Leben getreten.

Literatur.

Lamont, Prof. Dr. J., der Erdstrom und der Zusammenhang desselben mit dem Magnetismus der Erde. Mit 26 Holzschn. und 1 Taf. Leipzig, 1862. Voss (1, 74 S. gr. 4.) 1 Thlr. 10 Sgr.

Die Existenz electrischer Strömungen im Erdkörper ist seit der grossen Verbreitung der Telegraphenlinien durch eine Menge einzelner Beobachtungen nachgewiesen. Ein Gesetz über Richtung und Stärke dieser Strömungen, über ihren Zusammenhang mit anderen Grössen, namentlich dem Erdmagnetismus, hat sich bisher nicht aufstellen lassen; noch weniger konnte über die eigentliche Natur der Electricität des Erdstromes eine haltbare Hypothese aufgestellt werden. Sehr auffallende Störungen in Telegraphenleitungen, welche im August und September 1859 gleichzeitig mit ungewöhnlichen Bewegungen der Instrumente der magnetischen Observatorien beobachtet worden waren, veranlassten den Verfasser, an der Münchener Sternwarte Einrichtungen zu treffen, um das Vorhandensein electrischer Erdströme zu erkennen und ihre Richtung und Grösse zu messen. Die seither angestellten Beobachtungen werden in vorliegender Abhandlung mitgetheilt und daraus das Resultat gezogen, welches bis jetzt nur aus einer kurzen Notiz bekannt wurde und im Wesentlichen folgendes ist. Jede telegraphenartig aufgespannte und mit Erdplatten verbundene Drahtleitung zeigt, übrigens sehr unregelmässige, Ströme. In parallelen Drahtleitungen finden momentane Aenderungen in den Strömen völlig gleichzeitig und in gleichem Sinne statt, selbst wenn die Bodenbeschaffenheit ganz verschieden ist. Eine im magnetischen Meridian liegende Leitung zeigt momentane Stromänderungen, die mit den momentanen Variationen der Declination zusammenfallen; in einer senkrecht zum Meridian liegenden Leitung correspondiren die Stromänderungen genau mit den Aenderungen der Horizontalintensität. Diese für die Physik der Erde wichtigen Thatsachen werden durch die mitgetheilten Beobachtungen bewiesen. Dagegen ist es dem Verfasser noch nicht gelungen, die besondere Art der Einwirkung des Erdstroms auf den Erdmagnetismus vollständig nachzuweisen; er verzichtet daher, eine Theorie des Erdstroms zu geben, sondern schliesst nun die Abhandlung mit Speculationen über die Natur des Erdstroms, welche mehr als Andeutungen zu betrachten sind, in welchen Richtungen die ferneren Experimentaluntersuchungen sich werden bewegen müssen. Die Abhandlung ist reich an merkwürdigen Einzelheiten und wird hoffentlich Veranlassung sein, dass ähnliche Beobachtungen auch an anderen magnetischen Observatorien eingerichtet werden. (Liter. C.-Bl.)

H. Rudolph's Orts-Lexicon. Das tüchtige Werk, dessen bereits in No. 26 S. 329 v. J. und No. 6 S. 66 d. J. anerkennend Erwähnung geschah, schreitet rüstig fort, indem bereits 13 Lieferungen (Aa. bis Gerhardswalde) desselben gedruckt vorliegen. Die Urtheile der Presse lauten durchgängig sehr günstig, wie aus den von der Verlagshandlung gesammelten Urtheilen (u. a. des Dr. Carl Andree in Leipzig, Dr. H. Barth z. Z. in Berlin, Hauptmann v. Baumann in Dresden, Dr. H. Berghaus-Grösser in Potsdam, Prof. Ritter A. v. Burg in Wien, Ober-Post-Directions-Referendar Schier in Leipzig, Dr. J. G. Kohl z. Z. in Bremen, Dr. A. Petermann in Gotha und Dr. F. Handtke in Glogau) zur Genüge hervorgeht.

ANZEIGER.

Officieller Theil.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Pro Monat September sind weder überzählige Güter vorhanden, noch fehlen welche.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Berlin-Potsdam Magdeburger Eisenbahn. September 1862:

	für Pers.	Ertraord.	für Güter	Summa:	1861:	Differenz 1862:
Thlr.	84,820	2,949	81,940	169,709	162,532	+ 7,177

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Strecke Magdeb.-Halberst.

Septbr. 1862:	für Pers.	für Fracht.	Summa.	Sept. 1861:	Differenz 62:
Thlr.	29,802	53,844	83,646	86,691	— 3,045

Bis ult. September + 100,470.

Strecke Halberstadt-Thale f. Pers. 5062. Güter 2729. Sa. 7791 Thlr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Einnahmen für	Pers.	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. Septbr.:
September 1862:	90,896 fl.	80,066 fl.	7,758 fl.	178,720 fl.	1,324,078 fl.
„ 1861:	86,892 fl.	83,928 fl.	5,631 fl.	176,451 fl.	1,131,392 fl.
Differenz:	+ 4,004 fl.	— 3,862 fl.	+ 2,127 fl.	+ 2,269 fl.	+ 192,686 fl.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

	f. Pers.	f. Güter	Durchg.-Güter	Extraord.	Sa. Thlr.
September 1862:	33,572	50,578	16,000	4,752	104,902
„ 1861:	Sa. 85,960 Thlr.		September 1862:	+ 18,952 Thlr.	

Kgl. Saarbrücker Eisenbahn. Saarbrücker u. Trierer-Bahn.

Septbr. 1862:	f. Pers.	f. Güter	f. Kohlen.	Extraord.	Summe	bis ult. Sept. 1862:
Thlr.	22,300	21,480	47,022	8,664	99,466	829,389

bis ultimo September 1861: 719,364, daher 1862: + 110,025

Rhein-Nahe-B.	23,200	28,110	1,808	53,118	407,662	

bis ultimo September 1861: 364,338, daher 1862: + 43,324

Niederschlesische Zweigbahn. Septbr. 1862: für Person. u. Güter 18,849 Thlr. Sept. 1861: 19,562 Thlr. Bis ult. Sept. 1862 + 38,855 Thlr.

Buschtêhrader Eisenbahn. Septbr. 1862: Für 9,451 Personen und 949,264 Ctr. Frachten 61,355 fl. 69 kr. Bis ult. September 510,166 fl. 19 kr. österr. Währ.

Cöln-Mindener Hauptbahn. Oberhausen-Arnheim. Zwgb. Cöln-Giessen.

September 1862:	554,567 Thlr.	38,617 Thlr.	69,644 Thlr.
„ 1861:	497,885 „	32,816 „	
Mithin pro 1862:	+ 56,682 „	+ 5,801 „	

Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn.

September 1862:	für Pers.	für Güter.	Summa.	Sept. 1861:	bis ult. Sept. 62:
Thlr.	31,534	56,069	87,603	97,390	727,746

gegen 633,416 Thlr. in denselben Monaten des Jahres 1861.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. September 1862:

Einnahme für	Pers.	Güter.	Summa.	bis ult. Sept. 62:	bis ult. Sept. 61:
Thlr.	76,890	125,341	202,231	1,525,365	1,338,127

(Mehr-Einnahme bis ult. September 1862 gegen 1861: 187,238 Thlr.)

Württembergische Staatseisenbahnen. September 1862.

Einnahme für	Personen	Güter	Summa:	Sept. 1861:
	272,305 fl.	333,933 fl.	606,238 fl.	490,413 fl.

„ September 1862 + 115,825 fl.

Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn.

	1862:	1861:
Einnahme vom 23. bis 29. Septbr.	10,553 fl. 56 kr.	13,698 fl. 12 kr.
Vom 1. Dec. v. J. bis 22. Sept. d. J.	576,004 fl. 13 kr.	567,340 fl. 80 kr.
Summa:	586,557 fl. 69 kr.	581,038 fl. 92 kr.

Erste K. K. priv. Donau Dampfschifffahrt-Gesellschaft.

Vom 27. Sept. bis 3. October.		258,007 fl. 90 kr.	257,645 fl. 14 kr.
1862 vom 1. März	bis 26. Sept.	6,936,896 fl 2 kr.	6,930,128 fl. 12 kr.
1891 „ 15. Februar			
	Summa:	7,194,903 fl. 92 kr.	7,187,773 fl. 26 kr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 89.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1862.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 5. November 1862.

Inhalt: Ueber einen verbesserten eisernen Oberbau ohne Schwellen. — Telegraphen-Druckapparate für den Bahndienst. — An- und Abfuhrgebühren im Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbande. — Personen-Transport der Schweizer Eisenbahnen. (1861.). — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, Halle-Nordhausen-Cassel. Rechte Oderuferbahn. Hessische Ludwigsbahn, Mainzer Eisenbahnbrücke. Pfälzische Eisenbahnen, Trajectanstalt zwischen Mannheim und Ludwigshafen. — Eisenbahn-Betrieb: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, ausserordentliche General-Versammlung. Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Tarif-Aenderungen. Magdeburg-Wittenberge'sche Eisenbahn, Fahrplan-Aenderung und directer Personen-Verkehr. Technische Notizen: Gebrauch des Solaröls im Eisenbahnbetriebe, Berichtigung. Bremsvorrichtung für Eisenbahnwagen von Dietz. — Anzeiger: I. Officieller Theil. **Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft**, Fahrplan. **Niederschlesische Zweigbahn**, Fahrplan. Submissionen der **Kgl. Westfälischen Eisenbahn, Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter** und **Königl. Ostbahn. Erste K. K. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft**, Getreidesendungen betr. — **Einnahmen** der Königlich Sächsischen Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen, Frankfurt-Hanauer-, Thüringischen- und Werra-Eisenbahn. II. Privat-Anzeigen.

Ueber einen verbesserten eisernen Oberbau ohne Schwellen.

Im Verlage von Carl Rümpler in Hannover ist von dem Ober-Ingenieur Edmund Heusinger von Waldegg in Osterode ein Werk: **„Die eiserne Eisenbahn, oder neue einfache Eisen-Constructionen für Eisenbahnen"** erschienen, welches durch seinen reichhaltigen Inhalt und das Streben, die Benutzung des Holzes bei Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Objecten durch zweckmässige Eisen-Constructionen mehr und mehr auszuschliessen, so dass sie dadurch solider, sicherer und vollkommener für den Gebrauch, billiger und öconomischer in Anschaffung und Unterhaltung werden, die volle Beachtung der Eisenbahn-Verwaltungen und Ingenieure verdient.

Manche der vorgelegten Entwürfe verschiedener Objecte, als eiserne Barrièren, Brücken, Telegraphenstangen, Güterwagen etc. erregen in der angegebenen Richtung wesentliches Interesse und werden zugleich den Ideenschatz des Constructeurs bereichern; während in dem Vorschlage des Verfassers bezüglich eines neuen Oberbau-Systems, wobei die Schienen ohne Lang- oder Querschwellen-Unterstützung direct von der Kiesbettung aufgenommen werden, in der Construction dieser Schienen so viel Neues und Practisches gegenüber den anderorts in dieser Richtung bereits angebrachten Vorschlägen und ausgeführten Versuchen liegt, dass ein Wesentliches gefördert zu sein scheint.

Der Verfasser legt durch einen historischen Rückblick zunächst dar, wie die Bestrebungen tüchtiger Ingenieure schon lange darauf hinausgingen, den Eisenbahnschienen eine dauerhaftere und sichere Unterlage zu verschaffen und das Schienengestänge durch eine exactere Mechanik zusammenzufügen, als es durch Anwendung von Schwellen und den jetzt üblichen Befestigungs-Mitteln möglich ist. In neuerer Zeit ist zwar durch Einführung von starken 4löcherigen Laschen in Verbindung mit geeigneten Schienenprofilen, hin und wieder auch durch Einführung guter Nietungen statt der Schrauben zu den Laschen-Verbindungen, das in Deutschland übliche Oberbau-System von flachbasigen Schienen auf Querschwellen ruhend, wesentlich verbessert. Aber es bleiben dem Systeme einige wesentliche Mängel, die überwunden und beseitigt werden müssen, wenn man die Eisenbahnen in andauernd stabile Fahrstrassen für die Dampfwagen umwandeln und ihre besten Einnahmen nicht durch einen unnöthig kostspieligen Reparatur-Aufwand fernerhin aufgezehrt sehen will.

Die Fehler des jetzigen Systems liegen theils in der Anwendung der Querschwellen, indem dieselben, wie der Verfasser beleuchtet,

1) die Schienen niemals fest unterstützen können, weil sie sich hohl fahren und vertical unter den Schienen beim Befahren durchbiegen. Dadurch nimmt die Fahrbahn, statt fest zu sein, eine für den ruhigen Gang der Fuhrwerke nachtheilige Elasticität an, die Schienen werden beim Ueberfahren in wellenförmige Bewegungen versetzt, die Befestigungsmittel — Nägel oder Schrauben — werden in den Schwellen locker und nebenbei auch zerstört die hineindringende Feuchtigkeit sie gerade an diesen wichtigsten Stellen zuerst;
2) weil bei der Querlage der Schwellen ihre in ihrer Auflagerfläche beruhende Tragfähigkeit niemals ganz und noch weniger gleichmässig ausgenutzt wird, so dass eine Holzverschwendung stattfindet, und
3) weil das Holzmaterial an sich immer kostbarer und theurer wird, und erfahrungsmässig eine so geringe Dauer hat, dass es im Interesse einer billigern Unterhaltung der Eisenbahnen wahrhaft Noth thut, Wandel zu schaffen.
4) Den flachbasigen Schienen selbst ist der Vorwurf zu machen, dass ihre Nutzungsdauer lediglich von der Erhaltung der oberen Kopffläche abhängt, und dass wenn diese abgenutzt ist, die ganze Schiene sofort ausgewechselt werden muss und nur den Werth von altem Eisenmaterial behält.

Es kann also keine Frage sein, dass es an der Zeit ist, sowohl die Bahnschwellen bei der Oberbau-Construction der Eisenbahnen gänzlich auszuschliessen, als auch in der Construction und Form der Bahnschienen solche Veränderungen zu treffen, dass ein unmotivirter Verschleiss an Eisenmaterial nicht ferner eintreten kann.

In ersterer Richtung hat William Barlow in England bereits einen tüchtigen Schritt vorwärts gemacht, indem er einen ganz

eisernen Oberbau construirte, der aus starken, unten hohl geformten Bahnschienen besteht, die für das fahrende Material continuirlich unterstützte Längsträger bilden, welche direct auf und in der Kiesbettung ruhen und die mit eisernen Querverbindungen in Spur gehalten werden. Dieses allbekannte Oberbau-System ist in England und Frankreich vielfach angewendet worden und hatte sich z. Z. die Permanent way Company in England es zur besonderen Aufgabe gestellt, es mehr und mehr einzuführen. Die Vorzüglichkeit des Systems hinsichtlich seiner Stabilität in genauer Lagerung und Spurhalten ist stets gerühmt worden, und wenn es keine allgemeinere Einführung erfahren hat, so ist dies nur dem Umstande zuzuschreiben, dass es hinsichtlich seiner Oeconomie im Eisenmaterial-Verbrauch den alten Bahnschienen nicht vor, sondern eher zurück stand.

Die Barlow-Schiene, im Gewicht von ca. 100 Pfd. pr. Meter, hat eine für ihre Herstellung ziemlich complicirte Form, so dass nur weiches Eisen dazu verwendet werden kann, sie bildet ein homogenes Ganzes und kann es beim Auswalzen nicht ausbleiben, dass das Material im Kopfe viel angestrengt werden muss, wodurch es kommt, dass der Kopf der Schiene im Gebrauche auf der Bahn um so schneller verschleisst. Damit wird dann sofort die ganze Schiene unbrauchbar, und die Unterhaltungskosten der Bahn werden durch den vermehrten Ausfall an Eisenmaterial vielleicht grösser ausfallen, als wenn eine leichtere Schiene mit Schwellen angewendet worden wäre.

Es würde also darauf ankommen, die übrigens anerkanntermassen einen soliden und in Bezug auf ihre Unterstützung in der Kiesbettung einen andauernd guten Oberbau gebende Barlow-Schiene in eine Form und Construction zu bringen, welche auch den letzteren Vortheil: „den Verschleiss an Eisenmaterial auf ein Minimum herabzuführen," erreichen lässt.

In dieser Richtung sind bereits mehrere Vorschläge gemacht und hat namentlich Herr Baurath Scheffler in dem Organ f. d. F. d. E. Jahrgang 1862, Heft 1, eine aus einem besondern T förmigem Kopf und 2 Stück 6 Zoll breiten Winkeleisen gebildete 3theilige Schiene vorgeschlagen, welche einigen Erfolg verspricht, zumal an der Construction auch solide Querverbindungen angebracht werden können. Die Scheffler'sche Construction unterscheidet sich der Form nach von der Barlow-Schiene nur dadurch, dass sie unterwärts nicht hohl ist und ihr so der diese letztere Form auszeichnende Kern oder Rücken in der Kiesbettung fehlt, welcher ihr eine feste Lagerung sichert.

Die von Herrn Heusinger vorgeschlagene Construction nun erscheint als eine glückliche Combination der Barlow-Schiene mit der von Herrn Scheffler vorgeschlagenen Schiene. Herr Heusinger behält im Allgemeinen die Barlow'sche Form bei, construirt seine Bahnschiene aber ebenfalls wie Scheffler aus 3 Theilen, aus einem Mitteltheil — dem Kopfe — der aus Feinkorneisen, Puddelstahl oder auch Gussstahl hergestellt werden kann und pro laufenden Meter nur 38 Pfund wiegt, wie diese Construction auch bei der Scheffler'schen Schiene getroffen ist, daneben aber sind statt der Winkeleisen als Unterschienen 2 bogenförmige Schalen eingeführt, welche, im Querschnitt betrachtet, oben mit der Oberschiene zusammengenietet, unten auseinanderlaufen und wie die Barlow-Schienen einen Kiesrücken zwischen sich aufnehmen, welcher die feste Lagerung der ganzen Schiene garantirt. Die beiden Unterschienen wiegen pro laufenden Meter 90 Pfund und können aus gewöhnlichem Eisen hergestellt werden, während der aus besserm Material leicht herstellbare Kopf, welcher dem Verschleiss allein ausgesetzt ist, leicht ausgewechselt werden kann. Hierin beruht der Vortheil dieser, wie der Scheffler'schen Construction, gegenüber den Barlow-Schienen, es wird von dem aufgewendeten Material nur ein verhältnissmässig kleiner Theil, welcher noch dazu in vorzüglicher Güte hergestellt werden kann, dem Verschleiss unterworfen und muss somit eine grosse Oeconomisirung in der Bahnunterhaltung eintreten. Die practische Zuverlässigkeit der Verbindung zwischen Ober- und Unterschienen kann nicht zweifelhaft sein.

Bei der von Herrn Heusinger vorgeschlagenen Construction werden die Füsse der Unterschienen in angemessenen Entfernungen auf quer durch die Bahn laufende Winkeleisen genietet, die zugleich an den Enden so aufgebogen sind, dass die Schienen ihre richtige Neigung in die Bahn bekommen, und sollen diese Querverbindungen die Fahrbahn auch zugleich eines richtigen Spurhaltens versichern. Auch ist auf eine Abwässerung der Bahn innerhalb des Gleises, sowie auf die nöthigen Spielräume der Nietverbindungen wegen der Temperatur Ausdehnungen im Schienengestänge Rücksicht genommen; es darf in diesen Beziehungen auf die oben angegebene Quelle verwiesen werden.

Dem Referenten scheint es, dass die Heusinger'sche Construction einer 3theiligen Barlow-Schiene, für Bahn-Oberbauten eingeführt, durchaus rationell ist, indem, wie Herr Heusinger nachgewiesen, die erste Anlage solcher Bahnen nur wenig theuerer ist, als die jetzt übliche Construction mit flachbasigen Schienen auf Querschwellen, und weil die möglichen Unterhaltungskosten durch den gänzlichen Wegfall allen Holzwerks auf ein Minimum reducirt werden. Für die practische Ausführung wird es indess nützlich sein, ihre Form mit der der eigentlichen Barlow-Schiene noch näher zu vergleichen, welche in Bezug auf ihre gute Lagerung in der Kiesbettung bereits practisch sich bewährt hat. Es bieten sich hier einige Verschiedenheiten, die bei der Ausführung des Heusinger'schen Oberbaues indessen leicht beseitigt werden können.

1) Die Barlow-Schiene hat bei einer Höhe von $5^1/_2$" Engl. eine Basis von 13" Breite, die Heusinger'sche Schiene dagegen hat bei einer Höhe von $7^1/_2$" nur eine Breite von 12" in der Basis. Kann auch die Breite leicht auf 13" und mehr ausgedehnt werden, so wird die Höhe der Schiene wegen der Vernietungen am Kopfe nicht erheblich reducirt werden können und dürfte es deshalb in Frage stehen, ob den gegenüberliegenden Schienen des Bahngestänges neben der untern Querverbindung aus Winkeleisen nicht oben nahe dem Kopfe zweckmässig noch eine zweite Querverbindung gegeben wird, was auf mannigfache Weise sehr leicht bewerkstelligt werden kann. Solche einfache Extra-Querverbindung dürfte namentlich in den Bahncurven gute Dienste leisten und bei der Höhe der Schiene vielleicht nothwendig werden, um das richtige Spurmass zu erhalten.

2) Die Barlow-Schiene zeichnet sich dadurch aus, dass ein mässiger Kiesrücken fast bis oben hineinreicht, was bei der Heusinger'schen Schiene nicht ganz in dem Masse der Fall ist. Dieser Unterschied würde leicht beseitigt werden können, wenn man den schalenförmigen Unterschienen der Heusinger'schen Construction eine solche Form gäbe, dass sie sich dicht unter der Rippe des T förmigen Kopfes statt gleich convex, zuerst concav etwas erweiterten, was im Auswalzen dieser Stücke eben so leicht bewerkstelligt werden kann, ohne darum das Gewicht und die Kosten der ganzen Construction zu erhöhen.

Solche kleinere und andere sich etwa noch bei der practischen Ausführung findenden Abweichungen alteriren übrigens nicht die Wesenheit der von Herrn Heusinger vorgeschlagenen Construction, weshalb sie, wie schon Eingangs geschehen, der wohlverdienten Beachtung dringend empfohlen werden muss. Durch ihre Anwendung möchten die offenbaren Mängel, welche dem alten Oberbausysteme anhaften, gründlich beseitigt sein.

In seinem oben citirten Werke bespricht Herr Heusinger ferner die mit seinem neuen Oberbau-System zusammenhängenden Constructionen von Wegeübergängen, Herzstücken und Ausweichungen, und findet sich durch Zeichnungen und Berechnungen in überzeugender Weise dargestellt und nachgewiesen, dass diese Oberbau-Ausführungen nach seiner Construction solid und einfach, daneben auch billiger ausgeführt werden können, als die gegenwärtige Praxis es mit sich bringt. w—.

Telegraphen-Druckapparate für den Bahndienst.

In No. 82 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen findet sich unter der obigen Ueberschrift ein aus London datirter Artikel, worin die Ansicht ausgesprochen wird, dass die auf der Ausstellung ausgestellten Telegraphen-Typen-

Druckapparate von keinem der Ausstellungsbesucher der gebührenden Berücksichtigung unterzogen worden seien.

Telegraphen-Typen-Druckapparate sind durchaus nicht neu, und die Herren Siemens & Halske in Berlin haben dieselben schon vor vielen Jahren construirt und hergestellt, auch darauf, wenn ich nicht ganz irre, ein Patent erhalten. Die ausgestellten Französischen Telegraphen-Typen-Druckapparate waren im Princip denen von Siemens & Halske construirten gleich, boten mithin durchaus nichts Neues dar, und haben auch darum nur die entsprechende Beachtung gefunden.

Was nun die Anwendung der Typen-Druckapparate in der vorliegenden Construction anbelangt, so glaube ich, dass dieselben, besonders für den Bahndienst, sich durchaus nicht eignen dürften.

Die Apparate sind im Grunde genommen Zeiger-Apparate, bei denen der Uebelstand der fehlenden fixirten Zeichen durch den Druckapparat gehoben werden soll. Allein Zeiger-Apparate besitzen noch andere Mängel, und es wird den an und für sich schon nicht ganz einfachen und zarten Apparaten noch ein weiterer, ebenfalls nicht einfacher Mechanismus zum Drucken hinzugefügt, der keinenfalls dazu dienen kann, die practische Brauchbarkeit dieser Telegraphen-Apparate zu erhöhen. Ganz besonders ist dieser Umstand für den Bahndienst zu beachten, wo man, wegen der Bedienung der Apparate durch das Bahnpersonal, die Apparate nicht einfach und sicher genug construiren kann.

Der Telegraphen-Typen-Druckapparat in der auf der Ausstellung zur Ansicht gebrachten Construction verdient deshalb nicht die Beachtung, welche der geehrte Verfasser des betreffenden Artikels ihm zuschreibt.

Ebenso ist die Lösung der Aufgabe durch einen Franzosen, zur Hervorbringung farbiger Zeichen auf dem Morse'schen Schreib-Telegraphen kleine, mit Flanell umwickelte Walzen, welche mit Farbe und Oel getränkt werden, anzuwenden, schon ziemlich alt, wobei ich jedoch bemerken muss, dass die Farbe sich in dieser Walze nicht Monate lang, sondern höchstens Tage lang hält; dieser Umstand ist Veranlassung zu einer bedeutend bessern Erfindung gewesen, welche wirklich die Farbe auf lange Zeit hält, und hätte der geehrte Verfasser diese Einrichtung bei den von Siemens & Halske ausgestellten Telegraphen-Apparaten beobachten können.

Diese Zeilen haben lediglich den Zweck, die in dem betreffenden Artikel ausgesprochenen Wünsche und Hoffnungen, namentlich in Betreff der Verwendung von Telegraphen-Druckapparaten für den Bahndienst, zu beleuchten, und kann schliesslich die Anwendung des einfachen Morse'schen Telegraphen für den Bahndienst nicht genug empfohlen werden*.

Hannover, den 16. October 1862.

Telegraphen-Inspector Frischen.

---

* Wir können nicht umhin, die Mittheilungen des Verfassers des Aufsatzes in No. 82 in mehrfacher Hinsicht gegen den vorstehenden Artikel in Schutz zu nehmen, obgleich derselbe von einem bewährten Telegraphen-Beamten ausgeht.

Dass Druckapparate nicht neu sind, sondern ihre Herstellung von verschiedenen Mechanikern mit mehr oder weniger Glück versucht wurde, konnte dem Verfasser des Artikels in No. 82, einem anerkannt tüchtigen Deutschen Telegraphen-Beamten, nicht unbekannt sein. Solche Apparate haben schon Wail & Wheatstone, dann Bain, Brett, Siemens, Freitel, Theiler, du Moncel u. A. construirt. Meist complicirter Natur, sind sie nie im Betrieb verwendet worden. Die Construction Digney's (Adresse: Digney Brothers & Co. Paris. 6 & 8, Rue des, Poitevins) ist aber einfach und lässt sich jedem Zeigerapparat anpassen. Dieselben sind auch nicht theuer, indem der Preis dieser Druckapparate in der Londoner Ausstellung zu 20 Pfd. Sterl. angegeben wurde, also zu circa 125 Thlr., was man im Vergleich zu den gewöhnlichen Zeigerapparaten, die 150 bis 175 Thlr. kosten, äusserst billig nennen muss.

Freilich sind diese Apparate insofern nicht neu, als sie bereits seit dem Jahre 1858 bei verschiedenen Bahnen in Frankreich in Thätigkeit sind und in der Zwischenzeit auch die vorhandenen Zeigerapparate anderer Linien mit der Digney'schen Druckvorrichtung versehen wurden. Unter allen aufgetauchten und wieder verschwundenen Constructionen dieser Gattung haben sie sich allein im Bahnbetrieb eingeführt und erhalten.

Trotzdem ist diese sehr wichtige Vervollkommnung unseren Bahnverwaltungen unbekannt, von Niemand noch besprochen und beachtet, und insofern auch neu. — Dass diese Druckapparate gleichwohl Zeigerapparate seien, wird in No. 82 ausdrücklich gesagt, und müssen wir dem Herrn Verfasser jenes Aufsatzes das Zeugniss geben, dass er in unserer Zeitung und zwar in No. 35 u. 36 vor. Jahrg. die Zeigerapparate bekämpft, und Morse's für alle Hände angelegentlichst empfohlen hat.

Allen Bahnverwaltungen, die sich nicht entschliessen können, Morse's anzuschaffen, sind jene Digney'schen Druckapparate aus den vorstehend angegebenen Gründen zu empfehlen, wie auch der Verfasser des Artikels in No. 82 wiederholt erwähnt. Dagegen sind wir vollkommen Herrn F's Ansicht, dass Morse's Apparate noch immer die besten und dieserhalb vorzugsweise den Bahnverwaltungen zur Anschaffung zu empfehlen sind.

Was die farbigen Zeichen bei dem Morse'schen Schreibapparat anlangt, so wissen wir, dass sie Steinheil vor circa 20 Jahren schon in Anwendung gebracht hat; allein die Stempelwalze ist das neueste und beste, was davon in London zu sehen, während die Siemen'sche Vorrichtung nicht so einfach war.

Die Redaction.

An- und Abfuhrgebühren im Mitteldeutschen Eisenbahn-Verbande.

Als Erläuterung und Ergänzung zu § 7 Alinea 2 des Reglements und zu Seite 49 J des Tarifs vom 1. Mai 1862 des Mitteldeutschen Verbands gilt die hier im Auszuge folgende Zusammenstellung der Bestimmungen der Special-Reglements über die Berechnung der An- und Abfuhrgebühren.

1) In den Tarifsätzen der Stationen Basel,* Lahr, Mainz, Warburg,* Carlshafen,* Cassel,* (Kurf. Friedr. Wilh. Nordbahn), Braunschweig,* Wolfenbüttel,* Oschersleben,* Guntershausen* (Kurf. Fr. Wilh. Nordbahn), Bebra,* Gerstungen,* Wernshausen,* Meiningen,* Coburg,* Riesa,* Dresden,* Magdeburg,* und Berlin ist die Gebühr für An- oder Abfuhr der Güter durch die Verwaltungen inbegriffen; ausgenommen in den Tarifsätzen:

a) der Ausnahmeclasse C. für Station Warburg, Carlshafen, Bebra, Cassel und Guntershausen im Verkehr mit den Stationen der Thüringischen Bahn Leipzig, Halle, Zeitz, Gera, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Dietendorf, Gotha und Eisenach;

b) sämmtlicher Classen für Station Cassel (Kurf. Friedr. Wilh. Nordbahn) im Verkehr mit Berlin und Stettin; ferner für Riesa und Dresden im Verkehr mit Frankfurt a/M., Darmstadt, Castel (Mainz), Biebrich und Wiesbaden;

c) der Ausnahmeclasse D für Guntershausen;

d) aller Ausnahmeclassen für Riesa und Dresden; ferner für Magdeburg im Verkehr mit Göttingen, Guntershausen, Cassel, Marburg, Giessen, Frankfurt und den südlich von Frankfurt gelegenen Stationen, auch Warburg und Friedrichshafen;

e) der Classe II. für Magdeburg und

f) der Ausnahmeclassen C und D für Berlin, beide im Verkehr mit den unter d) genannten Stationen Göttingen etc.

2) Wenn hiernach Gut auf Station Warburg von oder nach der Westfälischen Bahn, in Cassel (Kurf. Friedr. Wilh. Nordbahn) von oder nach der Hannoverschen Bahn, in Guntershausen von oder nach der Main-Weserbahn übergeht, so wird von den Tarifsätzen der genannten Stationen, sofern in denselben nach Vorstehendem (1) die Gebühr für An- oder Abfuhr inbegriffen ist, letztere mit 6 Spf. ($0_{,5}$ Sgr.) oder $1^3/_4$ ($1_{,75}$) kr. pr. Ctr. gekürzt. Dies geschieht auch von den Frachtsätzen für Gerstungen, wenn das hierher kartirte Gut zum Weitertransport nach einer Station der Kurf. Friedr. Wilh. Nordbahn bestimmt ist, oder von daher kommt und in Gerstungen in den Verbandsverkehr eintritt; desgleichen von den Frachtsätzen der Classe I. für Station Magdeburg bezüglich der Güter, welche von einer der östlich oder nördlich von Magdeburg belegenen Bahnen kommen und erst hier in den Verbandsverkehr eintreten.

3) Auf den unter 1) mit einem * bezeichneten Stationen können die Versender oder Empfänger die An- oder Abfuhre ihrer Güter selbst besorgen, wenn sie eine desfallsige schriftliche Erklärung in der Expedition niederlegen. In diesem Falle werden denselben pro Centner je 6 Spf. (in Basel $1^1/_2$ kr., oder wenn ausser der An- und Abfuhr auch die vorgeschriebenen Zollformalitäten von den Versendern und Empfängern besorgt werden, $3^1/_2$ kr. = 1 Sgr. pr. Ctr.), auf den Stationen Braunschweig, Wolfenbüttel und Oschersleben aber nur je 4 Pf. vergütet; welche Vergütung eventualiter auch bezüglich der Güter der Tarifclasse II oder der Ausnahmeclassen gewährt wird, wenn die Verwaltungen die An- oder Abfuhre derselben zurückweisen.

4) In Berlin, Lübeck, Rostock, Wismar, Schwerin und Hamburg wird die An- und Abfuhr der Güter, welche übrigens auch den Versendern und Empfängern, jedoch ohne Anspruch auf eine Vergütung, freisteht, von den Verwaltungen ohne besondere Kosten-Erhebung besorgt.

5) Auf den Thüringischen Stationen, sowie in Stettin wird die An- oder Abfuhr der Güter, falls dieselbe nicht von den Versendern und Empfängern bewirkt wird, von der Verwaltung besorgt und hierfür besonders erhoben:

auf den Thüringischen Stationen je 6 Spf. pr. Ctr.,
in Stettin je 1 Sgr. pr. Ctr. bei Quantitäten bis zu 5 Ctr. incl.
$^3/_4$ „ „ „ „ „ „ „ „ 30 „ „
$^1/_2$ „ „ „ „ „ über 30 „ und
6 „ „ Wispel Getreide.

6) Auf den Stationen der Kgl. Württembergischen Bahn muss der Versender die Güter auf seine Kosten aufliefern, der Empfänger erhält sie kostenfrei ins Haus etc., mit Ausnahme der Sendungen in ganzen Wagenladungen zu ermässigter Taxe und aussergewöhnlicher

Gegenstände, für welche weder das unentgeldliche Verladen, noch die kostenfreie Bestellung beansprucht werden kann. Wenn Empfänger seine Güter selbst abholt, was ihm frei steht, erhält er keine Vergütung dafür.

7) Auf den Stationen der Main-Weser- und Main-Neckarbahn(incl. Offenbach), der Grossh. Badischen Bahn (excl. Basel), der Taunusbahn (excl. Mainz), der Hannoverschen Bahnen und auf den nicht genannten Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn muss die An- oder Abfuhr der Güter von den Versendern oder Empfängern auf deren eigene Kosten erfolgen.

Personen-Transport der Schweizer Eisenbahnen. (1861.)

Die Schw. Eisenb.-Ztg. giebt in einer ihrer jüngsten Nummern eine Uebersicht des Personenverkehrs auf den bedeutendsten Schweizerischen Eisenbahnen. Mit Recht macht dieselbe darauf aufmerksam, dass eine blosse Vergleichung der wirklichen Anzahl von Reisenden, d. h. der ausgegebenen Personenbillets, ganz unerheblich ist, weil die Billets bald eine kurze, bald eine lange Fahrstrecke repräsentiren, also durchaus ungleichartig sind. Der Verkehr verschiedener Bahnen lässt sich nur dadurch vergleichen, dass man die Fahrstrecken aller Billets addirt und die erhaltene Summe durch die Bahnlänge dividirt. Gesetzt, es habe eine Bahn vier Stationen: A, B, C und D, und AB sei 5, BC 8 und CD 4 Kilometer lang; es seien aber gelöst worden:

zwischen	A	und	B	120,000	Billets	à 5 Kilom.	600,000	Kilom.,
„	A	„	C	100,000	„	à 13 „	1,300,000	„
„	A	„	D	80,000	„	à 17 „	1,360,000	„
„	B	„	C	40,000	„	à 8 „	320,000	„
„	B	„	D	50,000	„	à 12 „	600,000	„
„	C	„	D	60,000	„	à 4 „	240,000	„

so wurden im Ganzen durchfahren 4,420,000 Kilom.

Da nun die ganze Bahnlänge 17 Kilom. beträgt, so dividirt man 4,420,000 durch 17 und sagt, dass 4,420,000 Personen auf die Entfernung von einem Kilometer oder 260,000 Personen auf die ganze Bahnlänge (resp. auf jeden Kilometer) transportirt wurden. Wir nennen dies die Dichtigkeit des Verkehrs. Finden wir, dass in solcher Weise auf einer Bahn 260,000 auf einer anderen Bahn nur 130,000 Personen transportirt wurden, so sagen wir, der Verkehr auf der ersteren Bahn sei grade doppelt so dicht oder stark als auf der letzteren, — bei einer gleichen Anzahl von Zügen transportire dort jeder Zug doppelt so viele Personen als hier.

Betrachten wir nun die Ergebnisse der bedeutendsten Schweizerischen Bahnen nach der Schw. Eisenb.-Ztg.:

	Mittlere Bahnlänge. Kilometer.		Auf die ganze Bahnlänge wurden Personen transportirt:	
	1860.	1861.	1860.	1861.
Vereinigte Schweizerbahnen	275.0	275.0	106,235	118,350
Nordostbahn	178.0	178.0	192,862	220,056
Centralbahn	242.0	262.0	217,265	230,554
Ouest	116.0	141.0	175,113	206,694
	811.0	856.0	168,231	188,394
Franco-Suisse		70.1		110,809
		926.1		182,521

Wäre im Jahre 1861 täglich nur ein einziger Zug über alle fünf Bahnen gegangen, so wäre dieser Zug beständig mit 500 Personen besetzt gewesen, während ein solcher Zug auf den vier grössten Bahnen im Jahre 1860 nur 460 Personen führte.

Betrug die Bevölkerung der Schweiz im Jahre 1861 2,510,000 Personen, so befuhr jede derselben durchschnittlich 67 Kilometer oder 14 Stunden auf einer der genannten fünf Bahnen. Jeder Einwohner machte alle 26 Tage ein Mal eine Eisenbahnfahrt von 1 Stunde Entfernung.

Die Zahl der im Jahre 1861 von sämmtlichen Reisenden auf allen fünf Bahnen zurückgelegten Kilometer war 169,032,931. Dieselbe Entfernung würde zurückgelegt worden sein von 4226 Reisenden, welche die ganze Erde umfahren hätten, oder von 733,650 Reisenden, welche in gerader Linie von der Französischen Grenze im Rhein bei Basel nach der Italienischen Grenze bei Chiasso (230,$_4$ Kilom. oder 48 Stunden) gefahren wären, oder endlich von 475,881 Reisenden, die man in gerader Linie von der Südwestspitze des Cantons Genf nach Martinsbruck (355,$_2$ Kilom. oder 74 Stunden) transportirt hätte.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. (Halle-Nordhausen-Cassel). Das Directorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft hat zum 20. November eine ausserordentliche General-Versammlung ausgeschrieben, um über den Vertrag wegen des Baues der Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und von da weiter nach Cassel, sowie über den deshalb nothwendig werdenden Nachtrag zum Gesellschaftsstatute Beschluss zu fassen. Den mittlerweile auch von den beiden Häusern des Landtags genehmigten, zwischen den Gesellschaftsvorständen und der Regierung geschlossenen Vertrag haben wir früher bereits mitgetheilt. Der der General-Versammlung zur Beschlussnahme vorzulegende Statutnachtrag kündigt sich als der vierte an; wir entnehmen (nach der „M. Ztg.“) dem vorliegenden Entwurfe folgende wesentlicheren Bestimmungen: § 3. Die Beschaffung der 15 Millionen Thaler erfolgt mit Genehmigung des Staats durch Ausgabe von 150,000 Stamm-Actien Lit. B. der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft in Apoints von 100 Thalern Nominalwerth unter Zinsgarantie des Staats für 141,900 Stück derselben in Gemässheit des Vertrages vom 25. Juni 1862. Der etwaige Mehrbedarf wird gemäss § 8 dieses Vertrags in gleicher Art unter gleichen Bedingungen wie das zunächst angenommene vorbezeichnete Garantiecapital beschafft, eben so die Kosten eines etwaigen zweiten Gleises, sofern deren Beschaffung in die nach § 12 des Vertrages vom 25. Juni 1862 festgestellte Garantiezeit fällt. — § 4. Die Zeichnung der neuen Stamm-Actien erfolgt nach Massgabe der Bestimmungen des Vertrages vom 25. Juni 1862. Die näheren Bedingungen so wie die Festsetzung des Präclusivtermins, bis zu welchem das Recht der Zeichnung Seitens der Besitzer der alten Stamm-Actien der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft in Anspruch genommen sein muss, und die Förmlichkeiten, unter denen dies zu geschehen hat, bestimmt das Directorium der Gesellschaft und erlässt die desfallsigen Bekanntmachungen nach Massgabe der Bestimmungen in § 71 des Statuts der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft. — § 5. Bezüglich der Einforderung der einzelnen Theilzahlungen, der Verhaftung der Zeichner, der Ertheilung der Quittungsbogen und deren Uebertragung an andere, welche letztere stempelfrei ist, der Verzinsung der Einzahlungen etc. sind lediglich die betreffenden Bestimmungen der §§ 2 bis 13 des Statuts der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft (Gesetzsammlung pro 1851, Seite 727) massgebend. — § 7. Die Besitzer der Stamm-Actien Lit. B. sind Mitglieder der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft wie die übrigen Actionäre, so weit nicht in diesem Statutnachtrage ein anderes bestimmt ist. — § 8. Die Besitzer der Stamm-Actien Lit. B. nehmen an dem Reinertrage des Stammunternehmens der Gesellschaft und dessen etwaigen künftigen Erweiterungen nicht Theil, sind vielmehr lediglich auf den Reinertrag der neuen Zweigbahn, beziehungsweise die ihnen vom Staate garantirten Zinsen nach den Bestimmungen des Vertrages vom 25. Juni 1862 angewiesen. Die Seitens der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich des Stammunternehmens nach § 10 dieses Vertrages übernommene und mit dem Erlöschen der Zinsgarantie des Staates (§ 12 daselbst) ebenfalls ihr Ende erreichende Verpflichtung, den achten Theil des von ihm etwa zu leistenden Zinszuschusses dem Staate zu erstatten, besteht lediglich dem letzteren, nicht aber auch den Besitzern der Stamm-Actien Lit. B. gegenüber. Die Gewinnantheilberechtigung des Staates und der alten Actionäre der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft an dem Reinertrage der Zweigbahn über fünf Procent des Anlagecapitals § 11c. des Vertrages vom 25. Juni 1862) dauert auch nach dem Erlöschen der Zinsgarantie des Staates und der daran geknüpften vorbezeichneten Verpflichtung der Actionäre des Stammunternehmens fort. Nicht minder fliesst während einer etwaigen Staatsadministration der neuen Zweigbahn (§ 19 des Vertrages) der Ueberschuss des Reinertrages über fünf Procent nach der Bestimmung im § 11 des Vertrages den Stammactienbesitzern des Stammunternehmens der Gesellschaft zu. Im Falle einer etwaigen Auflösung der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft (§ 73 des Gesellschafts-Statuts) haben die Besitzer der Stammactien B., aber auch nur diese, ausschliesslich Anspruch auf den bei der Liquidation sich ergebenden vertheilungsfähigen Erlös der Zweigbahn, vorausgesetzt, dass nicht inzwischen der Staat gemäss § 13 des Vertrages vom 25. Juni 1862 die neue Zweigbahn eigenthümlich erworben hat. — § 9. Es steht den Besitzern der Stamm-Actien Lit. B. die Befugniss zu, an den General-Versammlungen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft Theil zu nehmen und in denselben, ausser in den nachstehend aufgeführten Fällen ein Stimmrecht in der Weise auszuüben, dass drei Actien Lit. B. gleich einer alten Stamm-Actie gerechnet werden (§ 24 des Statuts der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft). Ein Stimmrecht steht ihnen nicht zu 1) bei der Wahl der Ausschussmitglieder und deren Vertreter, so wie bei dem Beschluss über die Remotion derselben (§ 28. No. 1): 2) bei den Beschlüssen über die Anlage von Zweig- und Verbindungsbahnen (§ 28. No. 2); 3) bei den Beschlüssen über die Vermehrung der Gesellschaftsfonds durch Emission neuer Actien (§ 28. No. 3); 4) bei den Be-

schlüssen über die Aufnahme von Darlehnen für Rechnung der Gesellschaft zu ausschliesslichen Lasten des Stammunternehmens und dessen etwaiger späterer Erweiterungen (§ 28. No. 4); 5) bei den Beschlüssen über die Ergänzung oder Abänderung der Statuten (§ 28. No. 5); 6) bei den Beschlüssen über die Auflösung der Gesellschaft (§ 28. No. 6); 7) bei den Beschlüssen über die Ueberlassung der neuen Zweigbahn an den Staat gemäss § 13 des Vertrages vom 25. Juni 1862. (Die wenigen hier nicht mitgetheilten Paragraphen sind rein formellen Inhalts).

Rechte Oderuferbahn. Die Schlesische Zeitung berichtet von der Wiederaufnahme des Projectes, eine Eisenbahn nach Oberschlesien auf dem rechten Oderufer zu bauen, welches bereits im Jahre 1856 angeregt worden und zu welchem der Oberschlesischen Eisenbahn damals Concession ertheilt wurde, auf welche diese Bahn aber später verzichtete. Jetzt wo die Lage des Geldmarktes wieder eine solide geworden ist, hat sich nun in Breslau ein Comité gebildet, welches das Project von Neuem in die Hand genommen hat. Das Comité beabsichtigt die Bahn über Oels und Namslau nach Malapane zu bauen. Die Strecke beträgt 15½ Meilen und das Anlagecapital ist auf 4,100,000 Thlr. veranschlagt. In Malapane würde die Bahn in die Oppeln-Tarnowitzer Bahn einmünden, und ist die Fortführung der Bahn in die Kohlen- und Hüttenreviere von Tarnowitz aus von Seiten der Bergbauhilfscasse in Aussicht gestellt worden. Der Weg von Breslau nach Tarnowitz soll auf dem rechten Oderufer nur $22_{,8}$ Meilen betragen, während er auf der Oberschlesischen Bahn $25_{,6}$ Meilen lang ist. Seitens der Staatsregierung soll dem neueren Unternehmen die Concessionirung bereits zugesagt und auch die thunlichste materielle Unterstützung in Aussicht gestellt worden sein.

Hessische Ludwigsbahn. Mainz, 25. October. Der vierte Bogen der neuen Eisenbahnbrücke vom dritten Strompfeiler nach dem Landpfeiler des linken Ufers ist seit heute gleichfalls vollendet. Die übrigen Arbeiten werden rasch gefördert und an der Eröffnung der Brücke bis Mitte November ist kein Zweifel.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Trajectanstalt zwischen Mannheim und Ludwigshafen soll in der ersten Hälfte des Monats Novbr. eröffnet werden.

Eisenbahn-Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Die Mecklenburgische Direction hat die Revision des Vereins-Güter-Reglements vom 1. März cr. beantragt und eine Anzahl von Bestimmungen bezeichnet, welche ihrer Ansicht nach der Abänderung bedürfen.

Da schon nach dem Amsterdamer General-Versammlungs-Protocolle die Berufung einer ausserordentlichen Generalversammlung in Aussicht genommen wurde, so hat die geschäftsführende Direction die Commission für das Vereins-Güter-Reglement, in welcher das Berlin-Potsdam-Magdeburger Directorium den Vorsitz führt, um Vorberathung der Mecklenburgischen Anträge ersucht und eine ausserordentliche Generalversammlung auf Donnerstag, den 18. December cr. Vorm. 9 Uhr in Dresden anberaumt.

Die Beschlüsse der Amsterdamer Generalversammlung zu II und III der Tagesordnung, betr. den Reglements-Entwurf für die Reisegepäck- etc. Beförderung und die Declaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung auf den Frachtbriefen, sind nicht von allen Verwaltungen genehmigt worden.

Diese beiden Gegenstände werden ebenfalls in der Dresdener Generalversammlung zur Berathung gelangen.

—y— **Norddeutscher Eisenbahn-Verband.** (Tarif-Aenderungen.) I. Mit dem 1. November c. ist die gegenwärtige Abtheilung E der ermässigten Classe II in Wegfall gekommen, und die darunter befindlichen Gegenstände in zwei neue Abtheilungen E und F der Cl. II gebracht. Zu Abtheilung E sollen bei Quantitäten von mindestens 100 Ctr. im unverpackten Zustande gehören:

Eisen, façonnirtes aller Art (geschmiedet oder gewalzt), in Stangen und Bunden, einschliesslich Eisenplatten, Schwarzblech, schwarzer Telegraphendraht und anderer grober Eisendraht;

Eisenwaaren, grobe aller Art, einschliesslich Schienenbefestigungs-Gegenstände, Eisenbahn-Achsen, Räder und Radreifen, (auch Gussstahlbandagen), Gussstahlfedern und gusseiserne Röhren, sowie Eisenbahnschienen.

Als unverpackt gelten diese Gegenstände auch dann, wenn sie nur mit Stroh umwickelt sind, oder die Verpackung der Art ist, dass dieselbe ohne Umständlichkeit eine Revision des Inhaltes zulässt.

Bei einer Verpackung anderer Art werden die gedachten Artikel nach Tarifclasse II Bb vernommen.

In den Sätzen der Tarifclasse II E (Einheitssatz 2 Silberpf. pr. Ctr. und Meile) sind Gebühren für An- und Abfuhr, Auf- und Abladen nicht inbegriffen. —

Zu der neuen Frachtclasse II F, deren Einheitssatz 1½ Spf. pr. Ctr. und Meile beträgt und in deren Frachtsätzen ebenfalls keinerlei Kosten enthalten sind, gehören in Quantitäten zu 100 Ctr. und mehr:

Eisen, Roh-, auch Luppeneisen;

Eisen, Bruch- (altes Eisen), auch Eisenabfälle;

Erze, rohe und Schlacken, incl. Blende (Zinkerz);

Stahl-Abfälle und Stahlbruch.

Transporte der Artikel der Cl. II E und F. in Quantitäten unter 100 Ctr. werden nach Cl. II A berechnet; beträgt aber die Fracht nach dem Satze der Cl. E resp. F für volle 100 Ctr. weniger, als die Fracht für das wirkliche Gewicht nach Cl. II A, so ist jene Fracht für 100 Ctr. zu erheben.

II. Vom 1. November ab werden Asphaltröhren (bisher Normalgut) in die ermässigte Tarifclasse II B versetzt und zwar unter diejenigen Gegenstände, welche in Quantitäten zu 100 Ctr. nach dieser Classe zu befördern sind.

III. Holzmehl und Holzzeugmasse, letzteres ein auf nassem Wege aus Holz hergestelltes, zur Papier-Anfertigung benutztes Product, werden von demselben Tage ab in Tarifclasse II D aufgenommen.

IV. Den in der Fracht ermässigten Artikeln Flachs, Hanf, Lumpen, Twistabfälle, Werg, Werggarn, Wollgarn, sind die Worte „nicht gefettet" hinzuzufügen, woraus folgt, dass für dieselben im gefetteten Zustande die Normalfracht zu berechnen ist.

V. Für die mit Güterzügen beförderten Equipagen soll vom 1. November ab ohne Unterschied 20 Sgr. pr. Stück und Meile berechnet werden.

VI. Der Artikel rohes Petroleum (Americanisches Steinöl), das überhaupt zur Beförderung nicht zugelassen werden soll, ist sub 2b. der zusätzlichen Bestimmungen zum Güter-Reglement nachzutragen, desgl. Petroleum im gereinigten Zustande sub 3 No. 6 und Geschirrlitzen sub 3 No. 7.

MW. Magdeb.-Wittenberge'sche Eisenbahn. (Deren directer Personen-Verkehr und Fahrplan-Aenderung. Die Magdeb.-Wittenberge'sche Eisenbahn bildet, wie schon ein Blick auf die Karte ergiebt, eine sehr wichtige Verkehrsstrasse, da sie auf dem kürzesten Wege Hamburg, Lübeck, Rostock, Wismar etc. mit Südost- und Mittel-Deutschland verbindet. Diese Bedeutung wird freilich durch die Concurrenz der Bahnlinien über Harburg und Berlin, sowie des Wasserweges der Elbe beschränkt, indess ist der beschwerliche und circa 2 Tage (von Magdeburg ab) in Anspruch nehmende Wasserweg nicht erwähnenswerth, der Weg über Berlin und Harburg ist erheblich weiter, als über Magdeburg, und die Elb-Ueberfahrt bei Harburg ist namentlich bei ungünstigem Wetter unangenehm. Was die Anschlüsse für den Personen-Durchgangs-Verkehr betrifft, so fand für die von der Magdeb.-Leipziger, Magdeb.-Halberstädter u. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn resp. weiterher kommenden und auf die Berlin-Hamburger Bahn, sowie nach Mecklenburg und Lübeck durchgehenden (oder in umgekehrter Richtung verkehrenden) Reisenden schon bisher mit allen Zügen der Bahn Anschluss statt, namentlich konnte man mittelst des ersten von Hamburg resp. Magdeburg abgehenden Zuges die Tour Magdeburg-Hamburg und umgekehrt in circa 8 Stunden, mittelst des zweiten von Magdeburg abgehenden, den Anschluss an den ersten Leipzig-Magdeburger Zug gewährenden Zuges die Tour Leipzig-Hamburg in circa 13 Stunden zurücklegen. Es bestand aber bei dem bisherigen Fahrplan der Uebelstand, dass die Zeit zwischen der festgesetzten Ankunft des ersten von Thale, Halberstadt, Braunschweig etc. ankommenden Zuges (10 Uhr 35 Min. Morgens) und der Abfahrtszeit des correspondirenden Magdeburg-Wittenberge'schen Zuges (10 Uhr 50 Min. Morgens) häufig zu kurz ausfiel, um den Uebergang der mit ersterem Zuge angekommenen Durchgangs-Passagiere nach dem Magdeburger Bahnhofe der Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn bis zur Abgangszeit des letzteren Zuges möglich zu machen, zumal der Halberstädter Zug sich häufig bis zu einer Viertelstunde und länger verspätete.

Wegen der seit Eröffnung der Harzbahn stärker gewordenen Personen-Frequenz zwischen der Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Wittenberge'schen Bahn war es nöthig erschienen, jenem Uebelstande abzuhelfen, was durch Verlegung der Abfahrtszeit des zweiten von Magdeburg nach Wittenberge abfahrenden Zuges von 10 Uhr 50 Minuten auf 11 Uhr 5 Minuten Morgens jedenfalls erreicht sein wird. Diese Verlegung bedingt gleichzeitig einige unbedeutende Aenderungen in der Abfahrtszeit des um 1 Uhr Nachmittags von Wittenberge abfahrenden um 3 Uhr 40 Minuten in Magdeburg ankommenden Haupt-Personenzuges, welcher Zug mit Schnellzuggeschwindigkeit befördert wird, während im Uebrigen der Fahrplan, also auch die oben gedachten Reisezeiten zwischen Hamburg-Magdeburg-Leipzig auch für den bevorstehenden Winter unverändert geblieben sind. —

Ausser den beiden Tagesanschlüssen liesse sich für den Leipziger etc. Personen-Verkehr noch ein dritter Nachtanschluss an den Hamburg-Berliner Nacht-Courierzug (von Hamburg Abends 10 Uhr 30 Min., von Berlin Abends 11 Uhr — in Wittenberge 2 Uhr 15 Min. Morgens, resp. 1 Uhr 35 Minuten Morgens) erzielen, indess hat sich der durchgehende Nacht-Personen-Verkehr noch nicht in der Weise entwickelt, dass die Magdeburg-Wittenberge'sche Eisenbahn einen mit hohen Kosten verknüpften Nachtpersonenzug einlegen könnte, zumal die Berlin-Hamburger Bahn aus dem Ertrage des ihr bekanntlich octroiirten Nachtzuges noch immer nicht die Kosten für diesen Zug erzielen kann. —

‡ **Betriebs-Ergebnisse Oesterreichischer Eisenbahnen pro September.** (Berichtigung.) In dem Artikel „Betriebs-Ergebnisse Oesterreichischer Bahnen pro September 1862" (Nr. 87 S. 849) muss es bei den Einnahmen der Kaiser Ferdinands Nordbahn am Schlusse heissen: + 18,595 fl., anstatt — 18,595.

Bei den Einnahmen der „Südnorddeutschen Verbindungsbahn"

müsste es am Schlusse heissen: „Dass die Gulden-Einnahme bei den Frachten verhältnissmässig grösser ist, findet seine Begründung etc. etc.

Technische Notizen.

—d— **Gebrauch des Solaröls im Eisenbahnbetriebe.** (Berichtigung.) In dem Artikel über die Anwendbarkeit des Solaröls in No. 83 dieser Zeitung muss es ad I, 5 Betreffs des Gewichts von einem Quart Oel anstatt 2 Pfd. 10 Loth resp. 2 Pfd. 7 Loth heissen:

„1 Pfd. 26 Loth und 1 Pfd. 23 Loth."

Alle Mass- und Gewicht-Angaben, welche in dem Artikel vorkommen, beziehen sich auf Preussische Mass- und Gewichts-Einheit.

—t— **Bremsvorrichtung für Eisenbahnwagen von Dietz.** Die Annales des mines, 1861, Band 19, enthalten eine Mittheilung über die von Herrn Friedrich Dietz erfundene Bremsvorrichtung für Eisenbahnwagen, welche auf dem Eisenbahnnetz der Französischen Provinz Dauphiné mit gutem Erfolg angewandt sein und ein sehr schnelles und kräftiges Bremsen der Züge ermöglichen soll.

Diese Neuerung besteht darin, dass anstatt der gewöhnlich gebräuchlichen hölzernen Bremsblöcke, die von seitwärts gegen die Wagenräder gedrückt werden, hier ein vollständiges Bremsband von Stahl angewandt wird, welches eine besondere, an die hintere Fläche des Rades angeschraubte, gusseiserne Bremsscheibe umschliesst und in derselben Weise wie die ähnlich eingerichteten Bremsen an gewöhnlichen eisernen Winden, Krahnen, Aufzugsmaschinen etc. wirkt. Es ist nicht zu bezweifeln, dass eine solche Bremsvorrichtung mit Bremsband viel schneller und kräftiger als eine gewöhnliche Wagenbremse wirken muss, indessen bleibt zu befürchten, dass die Bremsscheiben und namentlich deren Verbindungstheile mit den Wagenrädern einer schnellen Abnutzung ausgesetzt sind. Auch machen diese Bremsvorrichtungen natürlich den Bau der ganzen Eisenbahnwagen etwas complicirter und theurer.

Bei den mit einer solchen Bremsvorrichtung angestellten Versuchen wurde ein damit versehener Wagen von 200 Ctr. Gewicht durch eine Locomotive in Bewegung gesetzt, dann sich selbst überlassen und durch Anziehen der Bremsen, obgleich er die bedeutende Geschwindigkeit von 15 Meter per Secunde erlangt hatte, schon nach Verlauf von 10 Secunden und nach dem Durchlaufen eines Raumes von 49 Meter zum Stillstand gebracht, während unter sonst gleichen Umständen bei Anwendung gewöhnlicher Wagenbremsen ein gleich schwerer Wagen fast doppelt so viel Zeit gebrauchte und einen mehr als doppelt so grossen Raum durchlief, ehe er zum Stillstehen kam. Die Resultate dieser Versuche zeigten sich in guter Uebereinstimmung mit der Theorie, wenn man nach den vom Ingenieur Bochet im Jahr 1858 aufgestellten Regeln (welche durch neuere von diesem Ingenieur angestellte Versuche, worüber eine ausführliche Mittheilung ebenfalls im Band 19 der Annales des mines vom Jahr 1861 sich findet, bestätigt werden), den Reibungs-Coefficienten als abhängig von der Geschwindigkeit, nämlich grösser bei geringen als bei bedeutenden Geschwindigkeiten annimmt. Wie übrigens aus den Versuchen hervorgeht, so kann die fragliche Bremsvorrichtung von Dietz sehr schnell, und zwar viel schneller als die gewöhnlichen Bremsen, nöthigenfalls fast augenblicklich, angezogen werden, aber umsomehr ist eine vorsichtige Bedienung der Bremsen nöthig, weil durch ein zu plötzliches Anziehen derselben nicht allein die Bremsen selbst, sondern auch die Räder, Axlager etc. zu sehr leiden würden. Dass indessen bei sorgfältiger Behandlung diese Bremsen hinreichend dauerhaft sein können, geht daraus hervor, dass bei Anstellung der oben erwähnten Versuche der betreffende Wagen bereits 25,000 Kilometer durchlaufen hatte, seitdem die neue Bremsvorrichtung daran angebracht war.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.

Fahrplan vom 1. November 1862.

Von	Cöln	—	—	7 10 Mrg.	1 45 Nm.	Von	Paris	8 — Abd.	—	7 10 Mrg.	—
„	Elberfeld	—	—	6 10 „	7 40 Mrg.	„	Lüttich	7 10 Morg.	10 25 Morg.	3 35 Nm.	—
„	Ruhrort	—	—	7 — „	9 15 „	„	Ostende	—	—	9 15 Mrg.	12 — Mittag
„	Düsseldorf	—	—	7 45 „	10 25 „	„	Antwerpen	—	6 15 Morg.	1 10 Nm.	4 30 Nm.
„	Aachen	—	7 — Morg.	10 50 „	3 45 Nm.	„	Brüssel	—	6 45 „	1 15 „	4 45 „
„	Mastricht	5 30 Morg.	8 10 „	11 45 „	4 50 „	„	Mastricht	8 20 Morg.	11 50 „	5 24 „	10 30 Abd. Ankunft.
In	Brüssel	11 — „	—	3 50 Nm.	9 25 Abd.	In	Aachen	9 30 „	1 — Nm.	6 38 Abd.	—
„	Antwerpen	11 30 „	—	4 5 „	10 55 „	„	Düsseldorf	12 7 Nm.	5 27 „	9 34 „	—
„	Ostende	3 35 Nm.	—	6 30 Abd.	—	„	Ruhrort	1 — „	6 5 Abd.	10 23 „	—
„	Lüttich	—	9 30 Morg.	1 10 Nm.	6 5 Abd.	„	Elberfeld	1 28 „	7 3 „	—	—
						„	Cöln	—	4 20 Nm.	9 25 Abd.	—

Die Direction.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 26. September d. J. machen wir nochmals darauf aufmerksam, **dass die Vergütung für An- oder Abrollen der Güter nur Zug um Zug geschehen** — und spätere Liquidationen nicht berücksichtigt werden können.

Berlin, den 31. October 1862.

Die Direction.

Niederschlesische Zweigbahn.

Vom **1. November cr.** ab wird der seit dem 15. Mai versuchsweise eingeführte gemischte Zug zwischen Glogau und Hansdorf, der von Glogau um 6 Uhr Morgens und von Hansdorf um 7 Uhr 40 Min. Abends abging, wieder aufgehoben. Dagegen haben wir, zur Herstellung eines directen Anschlusses an die Niederschlesisch-Märkischen Züge nach und von **Goerlitz** resp. **Breslau**, unsern gemischten Zügen No. 4 und 3 folgenden Fahrplan gegeben:

Abgang von Glogau	**Ankunft in Hansdorf**
10 Uhr 20 Min. Vormittags	2 Uhr 10 Min. Nachmittags
Abgang von Hansdorf	**Ankunft in Glogau**
11 Uhr 45 Min. Mittags	2 Uhr 54 Min Nachmittags.

Der bisherige Personenzug (Abgang von Glogau 9 Uhr 27 Min. Vormittags, Abgang von Hansdorf 2 Uhr 50 Min. Nachmittags) und der bisherige Güterzug mit Personenbeförderung (Abgang von Glogau 9 Uhr 30 Minuten Abends, Abgang von Hansdorf 3 Uhr 10 Min. Morgens) bleiben mit Ausnahme geringfügiger Modification bestehen, und ist das Nähere aus den von uns zu beziehenden speciellen Fahrplänen zu ersehen.

Glogau, den 28. October 1862.

Die Direction.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Der Artikel „Petroleum“ wird nur unter besonderen auf unseren Güter-Expeditionen einzusehenden Bedingungen auf unserer Bahn zum Transport zugelassen.

Münster, den 26. October 1862.

Königl. Direction.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Jahr 1863 erforderlichen Betriebs-Materialien sowie der Brenn-Materialien zur Locomotivfeuerung etc. soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, aus welchen der Jahresbedarf ersichtlich ist, können in unserm Centralbüreau hier eingesehen, auch, gegen Erstattung der Schreibgebühren, abschriftlich mitgetheilt werden.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien resp. von Brenn-Materialien pro 1863“

nebst den vorgeschriebenen, gehörig bezeichneten Proben bis zum 12. November cr. bei unserer Haupt-Magazin-Verwaltung zu Hamm einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten soll durch Commissarien der unterzeichneten Direction

am 13. November cr. Vormittags 10 Uhr

im Geschäfts-Local des Haupt-Magazins zu Hamm in Gegenwart der erschienenen Submittenten stattfinden.

Nachgebote werden nicht berücksichtigt.

Münster, den 18. October 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Jahr 1863 erforderlichen

Betriebs-Materialien

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Das Verzeichniss der Materialien, sowie die Lieferungs-Bedingungen sind in unserm Central-Büreau, im Haupt-Magazine hierselbst, in unserer Werkstätte in Crefeld und bei sämmtlichen Stations-Vorstehern zu Jedermanns Einsicht offen gelegt, auch gegen Erstattung der Copialien bei uns zu haben.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten versiegelt, portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien pro 1863“

versehen, vor dem nachstehenden Submissions-Termine an uns einsenden.

In den Offerten ist die Bezeichnung des offerirten Gegenstandes, der Preis und Lieferungsort deutlich und bestimmt anzugeben und wo es angänglich auch Proben beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt am

Freitag den 21. November d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale hierselbst, Bahnhof Marschierthor, in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten.

Die Letztern bleiben noch drei Wochen nach diesem Termin an ihre Offerten gebunden, innerhalb welcher Frist eventuell der Zuschlag erfolgt. Wer nach Ablauf dieser Frist nicht benachrichtigt ist, hat anzunehmen, dass seine Offerte abgelehnt worden, und die etwa eingesandten Proben wieder abholen zu lassen.

Aachen, den 28. October 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Königliche Ostbahn.

Die Lieferung der nachstehend aufgeführten für die Königl. Ostbahn pro 1863 erforderlichen Betriebs-Materialien:

750 Klafter kiefern oder tannen Brennholz,
1,550 Centner raffinirtes Büböl,
26 „ Stearin-Wagenlichte,
5 „ Stearin-Zimmerlichte,
4,320 Dutzend Cylinderdochte,
14,300 Ellen Wachsdochte,
200 Pfund Fadendochte,
220 Stück Lampenglocken,
6,400 Stück Glascylinder,
80 Centner Talg,
1,650 „ Schmieröl,
1,360 „ Putzlappen,
290 „ Putzbaumwolle,
220 Buch Schmirgelpapier,
150 Centner Kienöl,
1 „ Cocusnussöl-Soda-Seife,
13 „ harte Talgseife,
110 „ grüne Seife,
180 „ Kupfervitriol,
23 „ Schwefelsäure,
800 Stück kleine Batteriegläser,
15,000 laufende Fuss Telegraphenschnur,
5½ Centner Bindfaden,
150 Stück weisse Kugellaternengläser,
400 „ „ Laternenscheiben,
225 „ rothe Laternenscheiben,
14,000 „ Bodenspicker,
31,000 „ ganze Lattnägel,
17,000 „ halbe Lattnägel,
42,000 „ ganze Brettnägel,
30,000 „ halbe Brettnägel,
46,000 „ ganze Schlossnägel,
31,000 „ halbe Schlossnägel,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierzu steht ein Termin auf

Dienstag, den 18. November cr. Vormittags 11 Uhr

in dem Büreau des Unterzeichneten (auf dem hiesigen Bahnhofe) an.

Unternehmer wollen bis dahin ihre Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien für die Königliche Ostbahn pro 1863“

versehen, an den Unterzeichneten einsenden.

Die Oeffnung der Offerten erfolgt zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten.

Die Lieferungs-Bedingungen sind auf allen Stationen der Ostbahn bei den Stations-Vorständen einzusehen, werden auch auf portofreie Gesuche unentgeldlich von dem Unterzeichneten mitgetheilt.

Bromberg, den 28. October 1862.

Der Ober-Betriebs-Inspector.
Grillo.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft.

Die gefertigte Direction beehrt sich hiermit zur Kenntniss zu bringen, dass Getreidesendungen in vollen Schleppladungen nach den **Bayerischen Donauhäfen** Passau, Straubing und Regensburg **vom 1. November** an nur einen Rabatt von **fünfzehn** Procent vom Tarife **ohne alle weiteren Nebenbegünstigungen** als freie Assecuranz etc. geniessen werden.

Wien, den 26. October 1862.

Von der Betriebs-Direction.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Kgl. Sächs. Staats- und die in Staatsverwaltung bef. Privateisenb.

September 1862:	Länge	für Personen	Güter	Summa:
Westl. Staatseisenb.	49,5	90,909 Thlr.	224,134 Thlr.	315,043 Thlr.
Oestl. „	26,5	60,205 „	100,301 „	160,506 „
Privateisenbahnen	8,1	7,083 „	12,288 „	19,371 „
Summa Septbr. 1862:	84,1	158,197 „	336,723 „	494,920 „
„ „ 1861:	80,6	157,208 „	313,263 „	470,471 „
Daher Differenz 1862:	+3,5	+ 989 „	+ 23,460 „	+ 24,449 „

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. September 1862.
59,632 Personen. 151,099 Ctr. Güter. Einnahme: 42,139 fl. 30 kr.
Sept. 1861: 56,100 Pers. 130,319 Ctr. Güter. Einnahme: 39,395 fl. 35 kr.

Thüringische Eisenbahn.

Septbr. 1862:	für Pers.	für Güter.	Summa.	Sept. 1861:	Differenz 1862:
	Thlr. 103,000	131,500	234,500	245,620	—11,120 Thlr.

bis ult. Sept. 1862: 1,846,000. 1861: 1,643,760 Thlr. Daher +202,240 Thlr.

Werra-Eisenbahn. September 1862:

Einnahme f. Personen	Güter	Summa 1862	Sa. 1861	Bis ult. 1862:
28,743 fl.	48,409 fl.	77,152 fl.	71,248 fl.	643,054 fl.

Bis ult. Sept.. 1861: 598,790 fl. Daher 1862 + 44,264 fl.

Zweigbahn Coburg-Sonneberg.
2,588 fl. 2,764 fl. 5,352 fl. Vom 1. Januar bis ult. September 1862 43,860 fl.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in **Dortmund**

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

Norddeutscher Lloyd.
Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen
Bremen und Newyork,
Southampton anlaufend:

Post-D. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 22. November.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 20. December.
do. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 17. Januar 1863.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 14. Februar 1863.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.
Güterfracht: Bis auf Weiteres £ 3 — für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter, £ 4 — für andere Waaren mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Masse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser zahlbar zum laufenden Course. Unter 10 Shilling und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren General-Agenten **Julius Böheim**, Reichsstr. No. 26. — **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse No. 6. — **Ottomar Rödl**, Hainstrasse No. 1. — **Carl O. R. Viehweg**, Petersstrasse No. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig.**

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Dampfschifffahrtsgesellschaft
des
Oesterreichischen Lloyd in Triest.

Die neuen Fahrpläne und Tarife der Dampfschifffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, sowie jede weitere Auskunft erhält man kostenfrei bei Herrn
G. Thornton in Leipzig,
General-Agenten des Oesterreichischen Lloyd für Norddeutschland und
bei den Herren **Lüder & Tischer** in Dresden,
Agenten des Oesterreichischen Lloyd.
Auskünfte über die Fahrpläne und Tarife ertheilen auch nachstehende Leipziger Speditionshäuser: **J. C. Seebe, J. F. Oehlschläger, Uhlmann & Co., Gerhardt & Hey, C. G. Lentsch.**

7707
ELBERFELD
BERLIN
2E CL
=PREIS Sgr. 326=
15
3

Die **Billet-Druckmaschinen-** und **Datum-Pressen-Fabrik** von **Wilh. J. C. Bornhofdt** in **Elberfeld** empfiehlt sich den geehrten Eisenbahn-Verwaltungen ergebenst.

„Alle Gattungen Telegraphendraht"

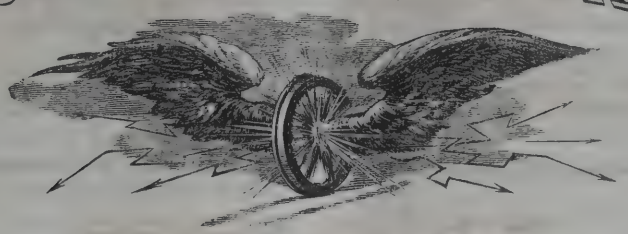
aus den anerkannt guten Siegener Roheisen-Sorten hergestellt, liefert die Drahtfabrik von
Siegen (Westphalen). **J. H. Dresler** senior.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 90. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 8. November 1862.

Inhalt: Die Preussischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate. — Concessionsertheilung für die Eisenbahnbauten in Süd-Italien. — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Lübeck-Hamburg. Rheinische Eisenbahn, Crefeld-Cleve. Eisenbahnproject Freiburg-Neustadt-Donaueschingen. Oesterr. Südbahn, Isonzothal-Bahnproject. — Eisenbahn-Betrieb: Frachtbriefformular. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, neues Reglement. Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahn. Niederschlesisch-Märkische Bahn. Sächs.-Böhmische Staatsbahn, Bayerische Ostbahnen und Kaiserin Elisabethbahn, Fahrplan-Aenderungen. Ein Stempelconflict. — Ausland: Irländische Eisenbahnen. Rom-Watertown Eisenbahn. Americanische Eisenbahnen, Stastisches. Technische Notizen: Einsturz eines Eisenbahn-Tunnels. Neues System für Dampfschiffe. — Telegraphenwesen: Reglement über Ausgabe und Bestellung von Depeschen an der Börse zu Berlin. Bayern, Bahnbetriebs-Telegraphen-Apparate. — Literatur: System des See-Versicherungswesens von H. Tecklenborg. — Anzeiger: Officieller Theil. Königl. Westfälische Eisenbahn, Submission. Erste K. K. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, Gütersendungen betr. — Einnahmen der K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn. — Coursblatt.

Die Preussischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate.

(Fortsetzung aus No. 88.)

Wir haben bereits weiter oben bemerkt, dass die Regierung für die beiden ins Stocken gerathenen Eisenbahnunternehmungen — die Aachen-Düsseldorfer und die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn — nachträglich eine Zinsgarantie für das Actiencapital zu übernehmen sich entschloss. —

Die Concessionen zu diesen beiden Bahnen waren im Jahre 1846 und 1847 erst nach sehr sorgfältigen Untersuchungen und Prüfungen Seitens der Regierung über die Nothwendigkeit und Nützlichkeit der Unternehmen zu erlangen gewesen.

Bereits unterm 11. April 1844 nämlich wurde in Folge Allerhöchster Cabinets-Ordre bekannt gemacht, „dass ausser für solche Bahnunternehmungen, welche nach der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 22. November 1842 zur Ausführung und Beförderung bestimmt waren, fürs erste die Genehmigung nicht ertheilt werden solle, sofern nicht für einzelne vorzugsweise wichtige Bahnen ganz überwiegende allgemeine Interessen eine Ausnahme nöthig erscheinen lassen möchten.“ Die Zulässigkeit einer solchen Ausnahme bei den beiden in Rede stehenden Bahnen erkannte das gesammte Staatsministerium damals in dem einstimmigen Beschlusse an: „dass den bevölkerten gewerbreichen Gegenden des linken Rheinufers mit den wichtigen Fabrikorten Crefeld, Viersen, Gladbach etc. der Vortheil einer Eisenbahnverbindung nicht vorenthalten werden könne, dass es vielmehr als Bedürfniss anzuerkennen sei, diesen Gegenden die Erleichterung des Bezuges der Fabrikmaterialien etc. zu gewähren, dass es daher für vollkommen gerechtfertigt zu erachten sei, dem in der Bekanntmachung vom 11. April 1844 enthaltenen Vorbehalte gemäss für eine solche Eisenbahn die Allerhöchste Genehmigung ausnahmsweise in Antrag zu bringen.“

Es war daher nur eine Consequenz des von der Regierung allgemein angenommenen Grundsatzes „die zum Nutzen des Landes begonnenen Eisenbahnen zum Ziele zu führen,“ wenn sie diesen beiden Bahnen, als sie ins Stocken gerathen waren und zu zerfallen drohten, $3^1/_2$ Procent Zinsen für die Anlagecapitalien garantirte. Hierzu fand sie sich um so mehr veranlasst, als sie auf der Aachen-Düsseldorfer Bahn bereits eine halbe und auf der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn Eine Million Thaler verwendet hatte und diese bedeutenden Capitalien bei einer Auflösung der Gesellschaften grösstentheils fruchtlos geopfert haben würde.

Als Entschädigung für diese Garantie der Zinsen liess sie sich von den Gesellschaften sehr weit gehende Befugnisse und Rechte einräumen.

Sie übernahm nämlich nicht nur die Weiterführung und Vollendung des Baues auf Kosten der Gesellschaft, wodurch es ihr möglich wurde, den solidesten, allen Anforderungen Genüge leistenden Bau herzustellen, sondern sie liess sich auch für immer die Verwaltung und Leitung des Betriebes unbeschränkt übergeben, in der Weise, dass sie nur alle Jahr über die Resultate derselben einer Deputation von 5 Mitgliedern der Gesellschaft Rechnung zu legen hat, sonst aber unabhängig verfahren kann. Es wurde ferner bestimmt, dass sie von dem Reingewinn der Bahn über $3^1/_2$ Procent bis 5 Procent ein Viertel, von dem über 5 Procent die Hälfte als Entschädigung für die übernommene Garantie vorweg bekommen sollte, und endlich ihr noch das Recht eingeräumt, jederzeit nach sechsmonatlicher Kündigung die ganze Bahn gegen Erstattung des Nominalwerthes der Actien in das Eigenthum des Staates zu bringen.

Dem Grundsatze des Staatsbaues trug hiermit die Regierung in hohem Grade Rechnung. Sie ermöglichte es, die beiden Bahnen von Anfang an wie Staatsinstitute zu nutzen und hielt sich einen Weg offen, jederzeit bei hochgestiegener Dividende der Actionäre die Bahn an sich zu bringen. Man könnte hiernach diese beiden Bahnen füglich als Staatsbahnen betrachten, welche mit einer zu $3^1/_2$ Procent al pari contrahirten Anleihe gebaut sind.

In ein ähnliches Verhältniss, wie zu diesen beiden Bahnen, trat die Regierung in den nächsten Jahren noch zu mehreren anderen bereits in Betrieb befindlichen Bahnen, indem sie theils in Folge besonderer mit den Gesellschaften abgeschlossener Verträge, theils in Gemässheit der Statuten wegen der aus der Staatscasse erforderlich gewordenen Zuschüsse zur Deckung der garantirten Zinsen deren Verwaltung übernahm.

Ersteres trat ein:

1) durch Vertrag vom 23. August 1850 bei der Bergisch-Märkischen Gesellschaft, welche später laut Allerhöchsten Erlasses vom 3. Juni 1852 über Dortmund nach Soest verlängert und am 30. April 1856 zur Anlage der Ruhr-Siegbahn concessionirt wurde, und sich auch endlich vom 1. Januar 1857 an mit der Düsseldorf-Elberfelder Bahn vereinigte;
2) bei der Cöln-Crefelder Bahn durch Vertrag vom 28. September 1853;
3) bei der Prinz Wilhelm Bahn durch Vertrag vom 24. Februar 1854;
4) bei der Rhein-Nahebahn durch Vertrag vom 18. Juni 1856;
5) bei der Oberschlesischen Bahn durch Vertrag vom 17. September 1856;
6) bei der Wilhelmsbahn durch Vertrag vom 22. April 1857.

Letzteres dagegen war der Fall:

1) bei der Niederschlesich Märkischen Bahn und
2) bei der Stargard-Posener Bahn.

In den Verträgen, welche die Regierung mit den vorstehend unter 1—6 benannten sechs Eisenbahn-Gesellschaften abschloss, liess sie sich die Verwaltung und Leitung des Betriebes so übertragen, dass eine Königl. Direction an die Spitze trat, welche mit ziemlich freier Disposition die Verwaltung und den Betrieb leitet, die Vollendung der Bahnen, sowie den Bau etwaiger Fortsetzungen oder Anschlussbahnen für Rechnung der Gesellschaft übernimmt, und nur zur Rechnungslegung verbunden ist.

Dagegen war die Stellung der Regierung bei der Verwaltung der beiden Bahnen, welche in Folge der geleisteten Zuschüsse unter ihre Verwaltung kamen, nach den Bestimmungen der Statuten, nicht so selbstständig und unabhängig, wie die Stellung, welche die Regierung sich bei den anderen Bahnen vertragsmässig hatte einräumen lassen.

Von diesen beiden Bahnen blieb die Stargard-Posener bis jetzt in diesem Verhältniss. Zu der Niederschlesich-Märkischen Eisenbahn dagegen kam die Regierung bald in eine andere Stellung.

Unter ihrer Verwaltung verbesserte sich nämlich die Rentabilität der Bahn so bedeutend, dass fernere Zuschüsse nicht zu leisten waren, und die Gesellschaft bald berechtigt geworden wäre, die Verwaltung der Bahn wieder selbst zu übernehmen. Die Regierung fürchtete aber, es würden unter Privatverwaltung die Betriebsergebnisse wieder so ungünstig werden, dass abermals Zuschüsse aus der Staatscasse erforderlich würden, und beschloss, um diese Eventualität zu vermeiden, das Anerbieten der Generalversammlung der Gesellschaft, die Bahn käuflich zu übernehmen, zu acceptiren, da die Gesellschaft für den Verkauf so billige Bedingungen stellte, dass die Regierung nicht hoffen konnte, jemals wieder eine so günstige Gelegenheit zum Erwerbe dieser wichtigen Bahn zu finden. Für den Abschluss des Kaufes sprach ferner der Umstand, dass mit demselben auf einmal alle die Differenzen geschlichtet wurden, welche zwischen der Regierung und der Gesellschaft in Folge der Staatsverwaltung entstanden waren.

Die Regierung sah in diesem Kaufe nur eine „Anticipation des künftig jedenfalls eintretenden Verhältnisses, da im Gesetze von 1838, wie namentlich in den Statuten der Bahnen, welche eine Zinsgarantie in Anspruch genommen hatten — zu welchen die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn gehörte — der Uebergang in das Eigenthum des Staates vorgesehen und bestimmt ausgesprochen sei."

Nach heftigem Widerspruche in den Kammern von Seiten derer, welche, entgegen dem Principe der Regierung, allmählich sämmtliche Bahnen in Besitz des Staates zu bringen, die Eisenbahnen in den Händen der Privaten belassen wissen wollten, kam endlich in Folge Gesetzes vom 31. März 1852 am 24. und 25. Juni des genannten Jahres der Kaufvertrag zum Abschlusse.

Die Regierung verpflichtete sich darin, bis zur gänzlichen Amortisation der Actien, den Besitzern derselben jährlich 4 Procent Zinsen zu bezahlen.

Sie kam durch diesen Kauf ihrem Ziele, „alle Bahnen allmählich in das Eigenthum des Staates zu bringen," einen bedeutenden Schritt näher, da die Niederschlesisch-Märkische Bahn eine der umfangreichsten Bahnen im Staate war. (Ihre Länge beträgt $51{,}_{624}$ Meilen).

Die übrigen Bahnen auf eine ähnliche Weise, im Wege des Kaufes, zu erwerben, würde zwar nach dem Gesetze vom 3. November 1838 auch möglich sein, und zwar „nach 30 Jahren von dem Zeitpunct der Transporteröffnung an." Allein nach den im Gesetz über den Ankauf gegebenen Bestimmungen würde hierzu ein so bedeutendes Capital erforderlich und würde der Kaufpreis, „der den fünfundzwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Actionäre im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt ist, betragen soll," für den Staat ein so ungünstiger sein, dass die Regierung wohl einsah, auf diese Weise füglich nie in den Besitz der Bahnen gelangen zu können. —

Sie suchte daher im Jahre 1853 den allmählichen Uebergang der sämmtlichen Bahnen durch Amortisation der Actien, auf dem Wege, wie er im Gesetz von 1838 bezeichnet war, anzubahnen.

Bei Erlass des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 hatte sich der Staat nicht, wie es fast allgemein in den übrigen Staaten geschehen war, einen unentgeldlichen Heimfall der Eisenbahnen nach einer Reihe von Jahren — z. B. 90 oder 99 Jahren — gesichert, sondern um dereinst in den Besitz der Bahnen zu gelangen bestimmt, dass ihnen eine Steuer aufgelegt und deren Ertrag zur Amortisation von Actien verwendet werden sollte. Ueber diese Abgabe setzt der § 38 des Eisenbahngesetzes fest, „dass die Höhe derselben erst dann regulirt werden solle, wenn die zweite innerhalb des Staates concessionirte Eisenbahn drei Jahre in vollständigem Betriebe gewesen sei."

Die zweite vollständig in Betrieb gesetzte Bahn, war die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, welche am 18. August 1840 vollständig eröffnet wurde. Es hätte daher im Jahre 1844 schon mit der Einführung der Abgabe vorgegangen werden können. Allein man hielt die Einführung dieser Steuer Anfangs, um die Entwickelung des Eisenbahnwesens durch Nichts zu stören, dann mit Rücksicht auf die 1846 eingetretene Geldkrisis und die nachfolgenden politischen Ereignisse nicht für rathsam, und zögerte damit bis zum Jahre 1853. Da endlich führte die Regierung durch Gesetz vom 30. Mai 1853 diese Abgabe ein und zwar nach den Grundsätzen des Gesetzes vom 3. November 1838, welche noch immer als practisch und zur Durchführung geeignet erachtet wurden. Sie ward von den Dividenden des Jahres 1853 zum ersten Male erhoben und ihr Ertrag zum Ankauf von Actien der betreffenden Eisenbahnen zum Tagescourse durch die Königliche Seehandlung verwandt, wie es in § 39 des Gesetzes von 1838 vorgesehen war.

Die Regierung gedachte auf diese Weise leicht und sicher im Laufe der Zeit in den Besitz aller Bahnen zu gelangen, da die Zinsen und Dividenden der angekauften Actien stets wieder zum Ankauf neuer Actien verwendet werden sollten und dadurch die Summe der aufgekauften Actien in steigender Progression wachsen musste.*

Bei der Einführung dieser Steuer indessen fand die Regierung in den Kammern schon heftige Opposition gegen die Verwendungsweise des Ertrages derselben. Es wurde vielfach deren Nützlichkeit und Zuträglichkeit sehr in Frage gestellt, und verlangt, dass die Eisenbahnsteuer wie jede andere Steuer, in die Staatscasse abgeführt würde. Nach mehrfachen in den nächsten Jahren Seitens der Kammern gemachten vergeblichen Versuchen, die Regierung hierzu zu veranlassen, gab sie endlich im Jahre 1859, als sie zur Bestreitung der erhöhten Ausgaben der Staatscasse alle möglichen Einnahmen zu verschaffen suchen musste, diesem Drängen nach, und ward durch das Gesetz vom 21. Mai 1859 bestimmt, dass die Amortisation der Eisenbahnactien durch

---

* Die Regierung berechnete, dass sie
im Jahre 1870 für 22 Millionen Thaler,
„ „ 1880 „ 32 „ „
„ „ 1890 „ 72 „ „
„ „ 1900 „ 150 „ „
Actien nach dem Nennwerthe angesammelt haben würde. cfr. Stenogr.-Berichte des Abgeordnetenhauses. 23. Sitzung vom 19. März 1859 pag. 433.

den Ertrag der Eisenbahnsteuer aufhören und diese Steuer in die allgemeine Staatscasse abgeführt werden solle. —

Mit Ausnahme der Bahnen, bei denen der Staat einen Theil der Actien genommen, oder bei denen er in Folge der geleisteten Zinsgarantien Superdividenden, welche zur Amortisation der Actien verwendet werden müssen, bezieht, ist mit diesem Gesetze der allmähliche Uebergang der Bahnen in das Eigenthum des Staates abgeschnitten und nur der Weg, die Bahnen nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 (§ 42) anzukaufen, offen gelassen.

Hiermit haben wir die sämmtlichen Schritte und Massregeln, welche die Regierung seit dem Jahre 1848 bis auf die neueste Zeit hin gethan und ergriffen hat, um ihrem Ziele „die Eisenbahnen sämmtlich nach und nach in die Hand des Staates zu bringen" näher zu kommen, angegeben und in ihren Folgen erörtert. Es bleibt uns jetzt nur noch übrig, die specielle Entwickelung des Eisenbahnnetzes in Preussen seit 1848, soweit Privatunternehmer dabei betheiligt sind, anzugeben.

(Schluss folgt.)

Concessionsertheilung für die Eisenbahnbauten in Süd-Italien.

Wir theilten bereits in No. 75 S. 745 die Haupt-Grundzüge der dem Hause Bastogi ertheilten Concession zum Bau von Eisenbahnen in Süd-Italien mit. Wir wollen im Folgenden noch einige nähere Details aus der fraglichen Concessions-Urkunde nachfolgen lassen, da die Bedingungen, unter welchen der Bau der Eisenbahnen in Italien dermalen gestattet wird, für unsere Leser von Interesse sein möchten.

Die Concession zerfällt in Gesetz, Convention und Vertrag

Das eigentliche Gesetz, welches aus einem einzigen Artikel besteht, giebt die concessionirten Eisenbahnlinien an, wie solche S. 745 aufgezählt wurden.

Aus der Convention haben wir Folgendes mitzutheilen:

Die Termine zur Vollendung des Baues der verschiedenen Linien sind wie folgt festgesetzt:

1) Für die Sectionen der Bahn von San Benedetto del Tronto nach Conza, und von Neapel nach Eboli den 1. März 1863;
2) für die Sectionen von Eboli nach Laviano den 1. Januar 1864;
3) für die Section von Conza nach Laviano den 1. Januar 1865;
4) für die Strecke von Foggia nach Barletta den 1. Januar 1864;
5) für die von Barletta nach Bari den 1. Juli 1864;
6) für die von Bari nach Brindisi den 1. Januar 1865;
7) für die von Brindisi nach Otranto den 1. Januar 1866;
8) für die Zweigbahn von Bari nach Tarent den 1. Juli 1865.

Die Linie von Pescara nach Ceprano muss innerhalb fünf Jahre, von dem Tage der Genehmigung der darauf bezüglichen endgültigen Vorarbeiten, welche binnen einem Jahre von dem Gesetze zur Genehmigung der gegenwärtigen Convention vorzulegen sind, vollendet sein.

Die Linie von Pavia nach Voghera und die Section der Linie von Pavia nach Brescia, welche zwischen Brescia und Cremona liegt, müssen binnen 18 Monaten von dem Tage des Gesetzes zur Genehmigung der gegenwärtigen Convention erbaut sein.

Die von Cremona nach Pavia in vierundzwanzig Monaten, von demselben Tage an gerechnet.

Für den Durchgang durch die Stadt Salerno und für den Tunnel von Conza wird in Art. 3 eine weitere Frist von drei Monaten zugestanden, welche nach Ermessen der Regierung auch noch verlängert werden soll. (Art. 2—4.)

Sobald der Bau der gegenüberliegenden Sectionen der Eisenbahn bis Eboli und Conza vollendet ist, muss besonderer Schnell-Transportdienst für die Reisenden zur Verbindung über den Apenin zwischen diesen beiden Puncten gesorgt werden, bis zwischen denselben der Eisenbahndienst betrieben werden kann.

Ein gleicher Schnell-Transportdienst muss zum Durchgang durch Salerno hergestellt werden, wenn zur Vollendung der Arbeiten für denselben eine weitere Verlängerung als der im Art. 3 zugestandene unvermeidlich werden sollte. (Art. 6.)

Die Actien-Gesellschaft wird unter dem Titel: Italienische Gesellschaft für die südlichen Eisenbahnen, mit einem Capital von hundert Millionen in Actien constituirt, welche die in der Convention enthaltenen Rechte und Pflichten übernimmt.

Der Sitz der Gesellschaft und die General-Versammlung der Actionäre muss in der Hauptstadt des Königreichs stattfinden.

Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung der Regierung. (Art. 7.)

Die Gesellschaft hat die Verpflichtung, in Neapel ein grosses Etablissement zu gründen, in welchem wenigstens die Hälfte aller Locomotiven und das ganze zum Betrieb der Neapolitanischen Eisenbahnen erforderliche laufende Material so lange gebaut werden kann, als die zur Vollendung derselben bestimmten Termine zu bewilligen sind.

Nachdem das Netz der in Aussicht genommenen Eisenbahnen vollendet ist, muss in dem vorgedachten Etablissement das gesammte alsdann erforderliche laufende Material ohne Unterschied zur allmälichen Vermehrung und Erneuerung desselben fabricirt werden. (Art. 11)

Art. 18. Die Station Voghera wird zum gemeinschaftlichen Gebrauch mit den daselbst einmündenden Linien des Staats dienen.

Auf dieser Station versieht der Staat den Dienst ausschliesslich.

Die Erweiterungen der Plätze und Gebäude, welche in Folge der neuen Bestimmung dieser Station nöthig werden, fallen gänzlich der Gesellschaft zur Last.

Die Verwaltungskosten der Station sollen in gegenseitigem Einverständniss im Verhältniss der resp. Benutzung zwischen dem Staate und der Gesellschaft repartirt werden.

Der Vertrag zerfällt in 5 Capitel:

Cap. I. Linienrichtung und Bau.

Wir heben aus diesem Capitel die Artikel 7, 8 und 9 hervor, welche lauten:

Art. 7. Die Regierung behält sich vor, im wesentlichen die Richtung zu bestimmen, welcher die Linie über Brescia, Cremona und Pavia zu folgen hat.

Rücksichtlich der Section derselben zwischen Pavia und Voghera wird sie von der Linie über Torre-Beretti von einem Puncte zwischen dem Ticino und dem Gravellone ausgehen, den Gravellone etwas unterhalb der Brücke für die vorgedachte Linie überschreiten, östlich an dem Orte Cava vorübergehen und nach Ueberschreitung des Po ungefähr tausend Meter oberhalb der Schiffbrücke in Mezzona-Corte und der Stoffora in der Nähe der Mühle Orecchia direct in der Station Voghera enden.

Art. 8. Rücksichtlich alles dessen, was sich auf die technischen Bedingungen der concessionirten Bahnen bezieht und soweit nicht ein anderes in dem gegenwärtigen Vertrage enthalten ist, ist die Gesellschaft an alle in dem Gesetz vom 20. November 1859 enthaltenen, sowie an folgende Bestimmungen gebunden:

a) dass die Radien der Curven nie unter die niedrigste Länge von 500 Meter gebracht werden, ausgenommen beim Uebergang über den Apennin, wo ein Radius von 300 Meter gestattet sein soll;

b) dass die Neigungen nicht die äusserste Grenze von 6 per 1000 übersteigen, vorbehaltlich der Ermächtigung, sie bis auf 10 zu steigern, welche Ermächtigung von dem Minister der öffentlichen Arbeiten mittelst motivirter Decrete ertheilt werden kann, und ausgenommen in den beiden Uebergängen über den Apennin, in welchen eine Maximalneigung von 25 per 1000 gestattet sein soll;

c) dass alle Bahnen mit Kilometer-Säulen versehen werden;

d) dass bei dem Bau der Brücken ohne Unterschied auf ihre Breite das Holzwerk ausgeschlossen bleibe;

e) dass die Stationen die erforderlichen Localitäten für den Zoll- und Polizei-, sowie den Gesundheitsdienst enthalten.

Art. 9. Wenn die Gesellschaft innerhalb der dafür im Art. 2 der Convention festgesetzten Termine den Bau der verschiedenen Linien nicht vollendet und den Betrieb auf denselben nicht zur Ausführung bringt, so ist sie, ausser in den in den folgenden Artikeln 3 und 4 vorgesehenen Fällen, einer angemessenen Verminderung der Garantie des jährlichen kilometrischen Brutto-Ertrages unterworfen, welche ihr für diese Linien oder Linien-Sectionen bewilligt ist.

Diese Verminderung soll im Verhältniss zu der Dauer der Verzögerung stehen und nach der Basis von 10 Proc. für eine Verzögerung von einem Jahre geschätzt werden.

Aus Cap. II. Verwendung der Garantie, sowie Cap. III. Rückkauf und Verfall ist bereits S. 745 das Hauptsächliche mitgetheilt worden.

Cap. IV. handelt von den Tarifen und Bedingungen des Transports und des öffentlichen Dienstes.

Wir heben folgende Bestimmungen hervor:

Art. 21. Für den Personen- sowohl wie für den Waarentransport auf den in der Concession in Aussicht genommenen Linien werden die zur Zeit auf den Staats-Eisenbahnen in Kraft bestehenden Tarife bestätigt.

Art. 22. Alle Mittel und Wege, die darauf hinauslaufen, die Gesellschaft um die Abgaben zu verkürzen, welche ihr für die Transporte zustehen, jeder Versuch, in den Wagen der Gesellschaft zu reisen, ohne das Fahrgeld ganz oder theilweise zu bezahlen, jede falsche Declaration der Gattung oder des Gewichts einer Waare, jede Zusammenpackung in einer einzigen Sendung von Artikeln, die zu verschiedenen Classen gehören oder an verschiedene Personen gerichtet sind, geben der Gesellschaft das Recht, die Zahlung des dreifachen Betrages dessen einzuziehen, um das der Versuch gemacht worden ist, die Gesellschaft zu verkürzen.

Diese Bestimmungen sind in den gedruckten Tarif der Gesellschaft aufzunehmen.

Art. 23. Im Fall ausserordentlicher Theuerung der Lebensmittel hat die Regierung das Recht, eine Herabsetzung der Frachten für solche bis auf die Hälfte des im Tarif enthaltenen Maximums zu verlangen.

*

Art. 24. Die Militärtransporte müssen zu herabgesetzten Preisen ausgeführt werden, und zwar:

für Militärs in Corps oder Detachements, welche letzteren jedoch mit Marschroute versehen sind, zu einem Drittel;

für Pferde, Gepäck, Militärgegenstände und Kriegsmaterial zur Hälfte der in den Tarifen enthaltenen Frachtsätze.

Diejenigen zum Kriegsmaterial gehörigen Gegenstände, welche in der Waarenclassification nicht ausdrücklich erwähnt sind, werden den Waaren zweiter Classe beim Transport mit gewöhnlicher Schnelligkeit gleichgestellt.

Art. 25. Die Gesellschaft verpflichtet sich, Salz und Tabak für Rechnung des Staats auf ihren eigenen Linien zu einem Preise zu transportiren, welcher der Hälfte desjenigen entspricht, der in den Tarifen für die niedrigste Waarenclasse angesetzt ist.

Art. 27. So lange das Brutto-Einkommen unter dem garantirten Betrage bleibt, kommen die Bestimmungen der vorstehenden Art. 24 und 25 nicht zur Anwendung.

Art. 28. Die mit der Ueberwachung des Betriebs auf den Eisenbahnen oder mit der Controle der Operationen der Gesellschaft beauftragten öffentlichen Beamten werden ebenso wie ihr Gepäck frei befördert.

Art. 29. Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Transport von Briefen, Depeschen und Briefpacketen und der Postbeamten in den Personen- und gemischten Zügen und den Transport der Briefe auch in den Schnellzügen unentgeltlich zu besorgen.

Die ambulanten Postwagen werden von der Postverwaltung gestellt, welche auch für deren Erhaltung sorgt.

Wenn die Verwaltung nicht besondere, eigens zum Postdienst bestimmte Wagen in den gewöhnlichen und gemischten Zügen verwenden sollte, so hat die Gesellschaft ihr einen vierrädrigen Wagen zur Verfügung zu stellen.

So oft dieser Dienst den Gebrauch eines Fuhrwerks von grösserem Rauminhalt als dem eines Postwagens erfordert, hat die Verwaltung der Gesellschaft eine Vergütung von fünfzehn Hunderttheilen einer Italienischen Lire für jeden Kilometer und für jeden Beiwagen zu zahlen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die von der Postverwaltung auch ohne Begleitung eines besonderen Beamten gemachten Versendungen zu besorgen, sowie die Beaufsichtigung der Postwagen zu übernehmen.

Auf allen Stationen, auf welchen Briefversendungen statthaben, werden die Localitäten zum Dienstgebrauch der Postverwaltung unentgeltlich zur Disposition gestellt.

Art. 30. Die Regierung behält sich das Recht vor, ihre Telegraphenlinien längs der der Gesellschaft concedirten Eisenbahnen unentgeltlich herzustellen, oder sich der Pfähle der Telegraphenlinien der Gesellschaft zu bedienen.

Die Gesellschaft soll ihrerseits das Recht haben, auf eigene Kosten Telegraphenlinien herzustellen, oder sich der dem Staate gehörenden Pfähle zu bedienen, um Einrichtungen für ihren Dienst zu treffen und die Dienststellen der Gesellschaft mit ihrem Sitz in Verbindung zu bringen.

Die Gesellschaft darf keine anderen Depeschen als die auf ihren Eisenbahndienst bezüglichen befördern und unterliegt in dieser Beziehung der Oberaufsicht der Regierung.

Art. 31. Die Gesellschaft hat die für Rechnung der Regierung längs ihrer Eisenbahnen errichteten oder noch zu errichtenden Telegraphenlinien durch ihre Officianten unentgeltlich beaufsichtigen zu lassen.

Die mit dieser Aufsicht beauftragten Officianten müssen alle an den Telegraphenlinien vorgekommenen Beschädigungen sofort der nächsten Telegraphenstation oder der nächsten competenten Behörde anzeigen.

Die Gesellschaft muss die Telegraphenbeamten der Regierung, sowie die Arbeiter und die zur Errichtung sowohl wie zur Unterhaltung der gedachten Telegraphenlinien erforderlichen Materialien unentgeltlich befördern.

Aus Cap. V. (Verschiedene Bestimmungen) möchten noch folgende Artikel von Interesse sein:

Art. 32. Die Gesellschaft übernimmt die Leitung des Eisenbahn- und Telegraphen-Betriebes auf der Eisenbahn von Pavia nach Torre-Beretti mit denselben Rechten und Obliegenheiten, welche für die Staatsverwaltung aus dem Gesetz vom 16. October 1859 hervorgehen.

Art. 35. Auf demjenigen Theile der Linie von Bari nach Tarent, welcher zwischen der Station Tarent und dem Puncte der Abzweigung der Calabrischen Eisenbahn liegt, muss die Gesellschaft den Transit auf derselben den zum Dienst der vorgedachten Calabrischen Linie bestimmten Zügen gestatten.

Art. 36. Die Gesellschaft muss dem Staate die Hälfte der Kosten ersetzen, welche für den Bau und die vollständige Ausrüstung aller Art der grossen Centralstation von Neapel erwachsen.

Art. 37. Bei dem Bau und dem Betrieb der ihr concessionirten Bahnen muss die Gesellschaft mit denjenigen geringen Ausnahmen, welche auf Grund zureichender Motive von der Regierung genehmigt worden, ausschliesslich Italiener verwenden.

Die Stellen des activen Dienstbetriebes der Bahn sind von der Gesellschaft unter gleichen Bedingungen vorzugsweise den verabschiedeten Militärs und den Freiwilligen zu verleihen, welche in den Italienischen Schlachten gekämpft haben.

Wenigstens ein Drittheil der Gesammtzahl derselben muss in jedem Falle dieser Classe von Personen vorbehalten bleiben.

Art. 38. Beschliesst die Regierung, neue Eisenbahnlinien in Abzweigung von den in der gegenwärtigen Concession begriffenen zu bauen oder die Concession dazu zu ertheilen, so hat der Concessionär während eines Zeitraumes von zehn Jahren, vom Tage des gegenwärtigen Vertrags an gerechnet, das Vorzugsrecht.

Wenn die Gesellschaft eine oder mehrere Abzweigungen, die ihr offerirt worden, nicht übernehmen sollte, und angenommen, dass diese von der Regierung oder von einer Gesellschaft unter Mitwirkung der Gemeinden oder der Provinzen ausgeführt und in vollkommenem Zustande, versehen mit allem zum Betrieb erforderlichen stehenden Material übergeben würden, so ist dieselbe nichts weniger gehalten, den Betrieb dieser Zweigbahnen zu übernehmen.

Zur Vergütung für den Betrieb, für welchen die Gesellschaft alle erforderlichen beweglichen Gegenstände, und ausserdem das vollständige Transportmaterial zu stellen, und die gewöhnliche Unterhaltung zu übernehmen hat, soll die Gesellschaft das Recht haben, von dem jährlichen Bruttoertrag dieser Zweigbahnen 7500 Francs, welche als Minimum für den jährlichen Betrieb jedes Kilometers bis zu einer Brutto-Rente von 10,000 Francs garantirt sind, und von dem Mehrbetrag ein Drittel bis zur kilometrischen Rente von 30,000 Francs, und ein Viertel, wenn die Brutto-Rente die 30,000 Francs auf den Kilometer übersteigt, vorweg zu nehmen.

Art. 39. Die Denkmale, welche bei der Ausführung der verschiedenen Eisenbahnarbeiten etwa entdeckt werden möchten, dürfen nicht im mindesten beschädigt werden.

Der Concessionär muss der Regierung mittelst des Präfecten der betreffenden Provinz davon Anzeige machen, welcher schleunigst für deren Aushebung sorgen wird, um nicht die Ausführung der Arbeiten zu hindern.

Was das Eigenthumsrecht der Statuen, Medaillen, Kunstgegenstände, archäologischen Fragmente und alle anderen Alterthumsgegenstände im Allgemeinen betrifft, so sind in dieser Beziehung die geltenden Gesetze zu beachten.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Lübeck-Hamburg. Wie der „A. A. Zeitung" aus Lübeck vom 28. October geschrieben wird, soll Seitens Hamburgs die Concession für die Lübeck-Hamburger Bahn und des für deren Bahnhof in Hamburg zu überlassenden Hamburger Staatsgrundeigenthums nun in kürzester Frist erfolgen. Die Verträge mit Dänemark sind bereits früher abgeschlossen und würde daher nach jener Concessionstheilung die Ausführung der Bahn erfolgen können.

Rheinische Eisenbahn. Vom Niederrhein wird der „Düsseld. Zeitung" unterm 28. Octbr. geschrieben: Die Nachricht von der nahe bevorstehenden Eröffnung der Eisenbahnstrecke Crefeld-Cleve ist ungegründet, da die Arbeiten noch nicht so weit fortgeschritten sind und die Expropriation in Crefeld durch verschiedene Hindernisse aufgehalten wird. Wir glauben annehmen zu dürfen, dass die Bahn vor dem Frühjahr nicht in Betrieb treten wird, und zwar mit Rücksicht auf den im Winter ohnehin zu erwartenden geringen Verkehr. Unter diesen Umständen wird es zweckentsprechender sein, die Arbeiten auf der ganzen Strecke weniger zu beeilen, und mit Beginn der guten Jahreszeit die Bahn zu eröffnen. Bis dahin wird auch die Concessionirung der Strecke von Cleve nach Zevenaar erfolgt sein. So lange der Anschluss der Linksrheinischen Linie an die Holländische Rheinbahn nicht bewirkt ist, behält erstere den Character einer Localbahn. Ist aber die Bahn von Cleve zum Rheine geführt, dort eine Trajectanstalt errichtet und dann von Elten nach der Holländischen Station Zevenaar eine Zweigbahn gebaut, so stehen sämmtliche Linien der Rheinischen Eisenbahn mit den Seehäfen Amsterdam und Rotterdam in directer Verbindung, und die Ausführung der Bahn über Nymwegen mit Ueberbrückung des Rheins und der Waal kann dann ruhig abgewartet werden.

Eisenbahnproject Freiburg-Neustadt-Donaueschingen. Nach dem Arbeitgeber soll das Ergebniss der Vermessung sehr günstig sein, indem die höchste Steigung kaum 2 pCt. betrage und ein grosser Tunnel nur bei Neustadt erforderlich sei.

ψ **Oesterreichische Südbahn.** (Isonzothal-Bahnproject). Kaum ist die Agram-Sisseker Bahn vollendet, so soll die Südbahn sich anstrengen, auch Istrien mit einer weitern Bahn zu beglücken. Der Istrische Handelsstand hat sich um Ausführung einer Bahn von Triest über Görz, durch das Isonzothal nach Villach an das Oesterr. Handelsministerium mit dem Ersuchen gewendet, die Südbahn zum Baue dieser Bahn anzuhalten. Wenn auch das Ministerium die commerzielle Wichtigkeit einer solchen Schienen-Verbindung anerkannte und das Unternehmen möglichst zu fördern versprach, sofern sich für dasselbe tüchtige Unternehmer finden würden, so hielt dasselbe doch mit Recht es nicht für thunlich, der Südbahngesellschaft den erwähnten Bau aufzubürden, da man hierdurch die Vollendung der übrigen von der genannten Gesellschaft übernommenen Linien zu gefährten fürchtete.

Eisenbahn-Betrieb.

Eingesandtes. (Frachtbriefformular betreffend). In No. 57 dieser Zeitung wird das neue Frachtbriefformular des Vereins-Güter-Reglements, welches angeblich „von sämmtlichen (??) Betriebs-Beamten verurtheilt wird",* kritisirt und dafür ein neues vorgeschlagen, welchem aber schon Gegenerinnerungen der Redaction auf dem Fusse folgen.

In No. 70 ist dieses neuere auch nicht genehm, und es wird dagegen ein neuestes und ein allerneuestes, welches „allen Anforderungen genügen werde, und dessen Einführung nicht auf sich warten lassen soll" vorgelegt.

Diese zwei Nummern allein beweisen, wie schwierig es ist, den Ansichten Aller zu entsprechen. Wenn es daher möglich war, ein Formular zu entwerfen, welches von mehreren sehr gemischten Commissionen und in mehreren General-Versammlungen nach den verschiedensten theoretischen und practischen, kaufmännischen und juridischen Gesichtspuncten und Länderverhältnissen geprüft und angenommen wurde, so ist es wohl einleuchtend, dass nachträglich auftauchende einzelne und einseitige Ansichten eine Wiederaufnahme des ganzen Frachtbriefprocesses nicht bewirken können.

Nachdem in früheren Jahren jeder kaum lesbare Zettel genügte, um ein Gut damit zu expediren, so wäre es wirklich traurig, wenn die Majorität der General-Versammlungen nicht im Stande wäre, einen brauchbaren Frachtbrief zu erfinden.

Dass dieses aber möglich war, zeigt die Erfahrung durch die bereits seit einem halben Jahre eingeführten neuen Formulare. Wir halten daher ein Aufrühren abgethaner langer Dissertationen mindestens für aufschubsfähig.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Am 15. November tritt ein vom 15. October datirtes neues Reglement für den Transport von Gütern etc. ein, welches in allen Güter- und Gepäck-Expeditionen für $2^1/_2$ Sgr. per Stück käuflich ist.

Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahn. Nach der B. B.-Ztg. hätte der Verwaltungsrath drei verschiedene Klagen gegen die Anhalt-Dessauische Regierung eingereicht, nämlich zuerst eine Vindications-Klage auf Herausgabe der Bahn, zweitens eine Klage auf Rechnungs-Legung und drittens eine Besitzstörungsklage, insofern nämlich auf dem der Bahn-Gesellschaft gehörigen Terrain von Seiten der Dessauischen Regierung eigenmächtig ein Kohlenlagerplatz und eine Zucker-Raffinerie angelegt worden sei.

4 **Niederschlesisch-Märkische Bahn.** Die Königl. Direction hat gegen die Annahme, dass das Unternehmen ein kaufmännisches und als solches in die Handelsregister einzutragen sei, protestirt.

—z— **Sächs.-Böhmische Staatsbahn.** (Fahrplan-Aenderung) Die in der Richtung von Bodenbach nach Dresden cursirenden Localzüge No. III und IX, welche bisher von 5 Uhr 45 Min. früh bis 8 Uhr Morgens und von 6 Uhr 30 M. bis 8 Uhr 45 M. Abends verkehrten, sind auf die Zeit von 6 Uhr 50 M. bis 9 Uhr 5 M. Morgens und von 6 Uhr bis 8 Uhr 15 M. Abends verlegt worden.

Höchst-Sodener Eisenbahn. Nach dem Arbeitgeber haben Bürgermeister und Gemeinderath von Soden ein Gesuch an die Regierung gerichtet, der Sodener Eisenbahn-Actien-Gesellschaft die Concession im Verwaltungswege zu entziehen. Sie berufen sich dabei auf die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs.

—y— **Bayerische Ostbahnen.** (Fahrplan-Aenderungen). Die wichtigste Abänderung in den Fahrzeiten der Bayerischen Ostbahnen, deren neuester Fahrplan am 1. Nov. in Kraft getreten ist, besteht darin, dass behufs einer bessern unmittelbaren Verbindung mit den Zügen der Böhmischen Westbahn an die Stelle der bisherigen Personenzüge No. 4 und 7 zwei neue Courierzüge eingelegt worden sind. Letzterer, der sonst als Personenzug 5 Uhr Nachmittags von München abging und 10 Uhr 5 Min. Abends in Regensburg ankam, cursirt jetzt von 4 Uhr 30 Min. Nachmittags ab München bis Schwandorf (Ank. 9 Uhr 27 Min. Abends), von wo um 9 Uhr 40 Min. Abends Anschluss nach Furth (11 Uhr 10 Min. Abends) und weiter nach Prag etc. stattfindet. In entgegengesetzter Richtung schliesst sich der von Prag (Abgang 8 Uhr 30 Min. Abends) um 4 Uhr 35 Min. Morgens in Schwandorf ankommende Zug unmittelbar an den bisherigen Personenzug, jetzigen Courierzug No. 4 an, der 4 Uhr 48 Min. Morgens Schwandorf verlässt und München um 9 Uhr 36 Min. erreicht, hier aber Weiter-Beförderung nach Salzburg und Augsburg gestattet.

Andere wesentliche Aenderungen: Weggefallen: München-Nürnberg von 5 Uhr Morgens bis 2 Uhr 20 Min. Nachmittags, geht jetzt von München bis Regensburg von 6 Uhr 15 Minuten Morgens bis 11 Uhr 15 Min. Vormittags; ferner Nürnberg-München von 12 Uhr 10 Min. Mittags bis 9 Uhr 35 Minuten Abends ist jetzt Regensburg-München von 4 Uhr 15 Min. Nachmittags bis 9 Uhr 15 Min. Abends; endlich fällt aus: Passau-Geisselhöring von 6 Uhr 10 Min. bis 8 Uhr 51 Min. Abends und Geisselhöring-Passau von 6 Uhr bis 9 Uhr 5 Min. Morgens. Für die ausgefallenen Züge treten die bereits bestehenden, theilweise abgeänderten gemischten Züge (Personenbeförderung nur in II. und III. Classe) als Ersatz ein.

Auf der Strecke Furth-Schwandorf ist der bisherige Personenzug 11 Uhr 15 Min. Vormittags von Schwandorf auf 10 Uhr 40 Min. Vormittags verlegt worden. Ausser dem oben erwähnten Courierzuge gestatten noch die gemischten Züge 7 Uhr 20 Min. Morgens von Schwandorf nach Furth und 4 Uhr 15 Min. Nachmittags von Furth nach Schwandorf directen Anschluss nach resp. von Prag.

Bahngebiet der Bayerischen Ostbahnen:

München-Nürnberg	$38_{,7}$	Meilen
Schwandorf-Furth	$9_{,1}$	„
Geisselhöring-Passau	$12_{,5}$	„
Summa:	$60_{,3}$	Meilen.

Directer Anschluss wird vermittelt in Furth nach Stationen der Böhmischen Westbahn, in Nürnberg und München nach den Kgl. Bayerischen Stationen und in Passau nach Stationen der Kaiserin-Elisabethbahn.

Fahrzeit von Passau bis Nürnberg $6^3/_4$ Std., Bamberg $8^3/_4$ Std., Frankfurt $14^3/_4$ Std., Mainz $15^3/_4$ Std., Cöln $21^3/_4$ Std. — ferner von München bis Prag $13^1/_4$ Std., von Nürnberg bis Wien 15 Stunden.

—y— **Kaiserin Elisabethbahn.** (Fahrplan-Aenderungen. Der vom 1. Nov. ab in Kraft getretene neue Fahrplan der rubricirten Bahn enthält gegen den vom 1. Juni, ausser dem Wegfall der während der Sommersaison nur an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Localzüge, sowie der Localzüge No. 17 bis 20 nur folgende wesentliche Abänderungen. Der erste 7 Uhr Morgens von Wien nach Salzburg abgehende beschleunigte Personenzug trifft hier gegen sonst 2 Stunden 5 Min. später ein, während die Verbindung durch denselben über Wels nach Passau nur um 20 Min. später als sonst stattfindet. In umgekehrter Richtung, von Salzburg nach Wien, verkehrt der beschleunigte Personenzug von 10 Uhr Vorm. bis 8 Uhr 45 Min. Abends (sonst von 11 Uhr 50 Min. Vorm. bis 9 Uhr 15 Min. Abends).

Zug 5 Uhr 52 Min. Morgens von Enns, führt die Passagiere jetzt 1 Stunde früher über Wels nach Passau. Der Localzug von Pölten nach Wien geht gegen sonst ca. 1 Stunde (um 6 Uhr 30 Min. Morgens) später ab, der gemischte Zug von Lambach dagegen um ca. 1 Stunde früher.

Der Zug Passau-Wels, ehedem 5 Uhr bis 9 Uhr Morgens, verkehrt gegenwärtig 4 bis 8 Uhr Morgens.

Für die directe Verbindung nach oder von den Stationen der benachbarten und entferntern Bahnen via Salzburg und Passau eignen sich gegenwärtig folgende Züge:

Abgang in	Ankunft in
Wien Courierzug 4 U. 15 M. Nm.	Salzburg 12 Uhr 45 Min. Morg.
Wien Postzug 9 U. 30 Min. Abds.	Salzburg 9 Uhr Vorm.
Salzburg Courierzug 2 U. Morgs.	Wien 10 Uhr Vorm.
Salzburg Postzug 5 U. 45 M. Nm.	Wien 5 Uhr 30 Min. Morg.

Fahrzeit von Wien bis Salzburg ($41^1/_2$ Meilen) mit Personenzug 11 Stunden 35 Minuten, mit Courierzug $8^1/_2$ St., mit Postzug $11^1/_2$ St. — von Wien bis Passau ($39^1/_2$ Meilen) 10 St. 35 Min., $7^3/_4$ St, $11^1/_4$ St.

Das Gebiet der Elisabethbahn umfasst gegenwärtig folgende Strecken:

---

* Der Herr Eisender aus Wien hat die No. 57 offenbar nicht genau gelesen, denn dort steht nur geschrieben, dass nach Mittheilung des Verfassers das neu eingeführte Frachtbrief-Formular fast einstimmig von sämmtlichen Betriebsbeamten verurtheilt werde. Dass dieses Formular sich bis jetzt nicht viel Freunde erworben hat, zeigen einerseits die Klagen über dasselbe in der Kaufmannswelt, andererseits und vor Allem die von tüchtigen Betriebsbeamten aus den verschiedensten Theilen des Vereinsgebiets — von Leipzig, Magdeburg, Hannover, Frankfurt etc. — uns zugegangenen Aufsätze gegen das fragliche Formular, während bis jetzt auch nicht eine Stimme resp. Zuschrift im entgegengesetzten Sinne sich vernehmen liess. Da von jenen Betriebsbeamten ihre Ansicht darüber, was geändert werden müsse, mit triftigen Gründen versehen war, auch darin was geändert werden solle, im Ganzen nur unbedeutende Differenzen zu bestehen scheinen (s. No. 85), so wäre es jedenfalls sehr wünschenswerth gewesen, wenn der anonyme Herr Einsender statt sich auf Autoritäten zu berufen, mit denen sich bekanntlich zwar trefflich streiten aber nicht viel beweisen lässt, die Angemessenheit des jetzigen Formulars gegen jene Angriffe unter Angabe seines Namens nachzuweisen versucht hätte. Um so wünschenswerther wäre uns dieses gewesen, als auf der ausserordentlichen Generalversammlung des Vereins (im Decbr. d. J., sofern dieselbe wirklich abgehalten werden wird, was nach neueren Nachrichten wieder zweifelhaft geworden ist), das Frachtbrief-Formular wiederholt zur Berathung kommen würde. — Eine andere Frage ist die, ob es wünschenswerth erscheint, die Güter-Reglements-Angelegenheit überhaupt, in welcher allerdings mit grosser Mühe zu Dresden eine Einigung erzielt wurde, jetzt schon wieder aufzunehmen. Hierüber sich auszusprechen ist, nicht unsere Sache. Die Redaction.

Wien-Salzburg }	ca. 52½	Meil.
Wels-Passau }		
Lambach-Gmunden	3,79	„
Linz-Budweis	17,25	„
Sa.	73,54	Meil.

ζ **Ein Stempelconflict.** Eine Oesterreichische Bahngesellschaft ist gegenwärtig mit den Finanzbehörden in einen interessanten Stempelconflict verwickelt. Bei dieser Gesellschaft besteht nämlich die Einrichtung, dass den mit Verwaltungsrathsbeschluss in den Dienst aufgenommenen Beamten und Dienern durch eine vom General-Secretariate signirte Verständigung die betreffende Ernennung bekannt gegeben wird. Hierbei wird zugleich angedeutet, dass im Falle ein Ernennungsdecret gewünscht, letzteres gegen Erlag des vorschriftsmässigen Stempels ausgefertigt wird.

Jüngsthin hat nun eine Finanz-Landes-Direction die Forderung gestellt, dass auch die obigen Verständigungsschreiben zu stempeln seien.

Wir wollen nun untersuchen, ob diese Forderung in dem hierlands bestehenden Stempelgesetze begründet ist.

Nach dem noch geltenden Stempelgesetz vom 9. Februar 1850 unterliegen der Stempelgebühr: 1) Rechtsgeschäfte, durch welche Rechte begründet, übertragen, befestigt, umgeändert oder aufgehoben werden, als: Uebertragungen des Eigenthums, der Dienstbarkeit, des Gebrauches oder der Fruchtniessung, Schenkungen, dann andere Rechtsurkunden, welche gegen den Aussteller zum Beweise dienen; 2) alle Vermögens-Uebertragungen auf den Todesfall; 3) Zeugnisse und die Bücher der Handels- und Gewerbsleute, dann 4) folgende Schriften und Amtshandlungen: a) Eingaben (Gesuche), Duplicate und Beilagen der Eingaben, dann Abschriften der Rubrik der Eingabe; b) Eintragungen in die öffentlichen Bücher; c) amtliche Ausfertigungen, die das Stempelgesetz besonders benennt.

Die Finanzbehörde betrachtet die Anstellungsverständigungen als einen Vertrag über Dienstleistungen und fordert den Stempel nach dem Betrage des bedungenen Gehaltes oder Lohnes. Die Gesellschaft hingegen betrachtet diese Verständigungen als Geschäftsbriefe, welche nur dann der Stempelpflicht unterliegen, wenn sie als Rechtsurkunden oder Zeugnisse oder als Beilagen zu stempelpflichtigen Eingaben verwendet werden. Der Fassung nach sind diese Verständigungen nichts als gewöhnliche Briefe und gehören in die Reihe der üblichen Handels- und Gewerbs-Correspondenz. Wenn daher dieselben gestempelt werden sollen, dann müssten füglich auch alle Handelsbriefe, in denen irgend ein Werth in Ziffern ausgedrückt erscheint, gestempelt werden. Die Anstellungsdecrete werden ohnehin, nach den Bestimmungen des Gesetzes, wie Verträge über Dienstleistungen, der Stempelpflicht unterworfen, während die Verständigungen über den jeweiligen Verwaltungsrathsbeschluss rücksichtlich der Ernennung oder einer Gehaltsaufbesserung einer gewöhnlichen brieflichen Mittheilung gleich zu achten ist, welche, in so lange davon kein gerichtlicher Gebrauch gemacht wird, stempelfrei bleibt.

Die Bahnunternehmungen zahlen ohnehin der Staatsverwaltung enorme Summen an Stempelgebühren. Wenn es den einzelnen Behörden noch erlaubt sein sollte, Stempel von Schriftstücken einzuheben, die nach dem Gesetze davon befreit sind, so hört jede Berechnung für die Bestimmung der Auslagen auf und was würde das Publicum sagen, wenn die Bahnunternehmungen zur Hereinbringung der denselben unversehens auferlegten Stempel die Fahrtarife entsprechend erhöhen müssten? Man würde voraussichtlich die Bahnunternehmungen selber des Unrechtes zeihen und nicht auf die Quelle hinweisen, woher dasselbe rührt.

Man klagt ohnehin genug über hohe Eisenbahntarife in Oesterreich; aber durch behördliche Eigenmächtigkeit, wie die eben erwähnte, wird der Grund zu noch grösserer Unzufriedenheit gelegt. Sollte die Entscheidung der obigen Angelegenheit bis an die höchste Stelle gelangen, so ist kein Zweifel, in welchem Sinne dieselbe ausfallen wird; denn das Gesetz ist so klar in dieser Hinsicht, dass keine schiefe Deutung möglich ist.

Ausland.

ζ **Irländische Eisenbahnen.** Irland überzieht sich mehr und mehr mit einem Eisenbahnnetz, das allmählich die entlegensten Gegenden der Insel in seine Maschen aufnimmt. Eben jetzt ist die Enniskillen-Bundoran-Sligo-Bahn in raschem Bau begriffen, durch welche die Westküste und Nord-Irland in eine vollständige Verbindung kommen soll. (A. A.-Ztg.)

Rom-Watertown Eisenbahn. Dieselbe erhielt im Jahr 1832 vom Congresse die Ermächtigung, eine Linie von Rom nach Watertown und den St. Lawrence-Strom am Ausfluss aus dem Ontario-See in dem Staate Newyork zu bauen. Die Bahn wurde im September 1851 nach Watertown eröffnet und im Frühjahr 1852 nach Cape Vincent. Die ganze Bahnlänge von Rom nach Cape Vincent beträgt 97 Meilen und kostet $ 2,300,000, welche durch ein Actiencapital von $ 1,500,000 und eine Obligationsschuld von $ 800,000 aufgebracht wurden. Ihre erste Dividende machte sie am 1. Januar 1852 und ihre letzte am 1. Juli 1862 und betrugen sie in diesen 10 Jahren 76% oder durchschnittlich über 7½ % jährlich. Die Gesellschaft übermachte dem Tilgungsfond nahe an $ 100,000 und mehr als diese Summe auf Rechnung der Zinsen der Obligationen der Watertown-Potsdam Eisenbahn. Diese letztere Strecke wurde im Januar 1852 angefangen und die Strecke von Watertown nach Potsdam-Junction im Februar 1857 eröffnet. Ihre ganze Länge beträgt 76 Meilen, ihre Kosten $ 1,600,000. Capital $ 665,419, 1. Hypothek $ 800,000, 2. Hypothek $ 600,000. Die Rom-Watertown Eisenbahn überschrieb im Jahre 1861 ihre ersten Hypothekar-Obligationen und da jene Gesellschaft ihre Zinsen am 1. December 1858 nicht zahlen konnte, bezahlte sie dieselben und wurde 1860, nach vielfachen Rechtshändeln von der Gesetzgebung bevollmächtigt, die Watertown-Potsdam Bahn zu kaufen, sie mit der Rom-Watertown zu verschmelzen und eine Zweigbahn nach dem St. Lawrence-Strome zu bauen. Im Juli desselben Jahres wurde der Kauf mit einer 2. Hypothek abgeschlossen. Am 4. Juli 1861 wurden die beiden Bahnen unter dem gegenwärtigen Namen consolidirt und der Bau der Zweigbahn von De Kalb nach Ogdensburg angefangen und vor mehren Wochen mit einem Kostenaufwand von $ 300,000 vollendet. Eine Hypothek auf die ganze Linie von $ 1,200,000 wurde am 1. Sept. 1861 aufgenommen, wovon 300,000 zum Bau der Verlängerung Verwendung fanden und der Rest zum Austausch resp. zur Bezahlung der $ 800,000 betragenden Watertown-Potsdam 1. Hypothek-Obligationen, die von der Gesellschaft garantirt sind, dienen soll. Die ganze Linie der Bahn ist nun 190 Meilen lang; sie kostet $ 3,400,000, welche durch $ 1,500,000 Actiencapital, $ 800,000 Hypothek-Obligationen der Watertown-Rom Eisenbahn, mit fast $ 100,000 Tilgungsfond, $ 800,000 Hypothekar-Obligationen der Watertown-Potsdam Eisenbahn und $ 300,000 auf beide Haupt- und beide Zweigbahnen. Die Obligationen, welche durch Hypotheken auf die Watertown-Rom Eisenbahn gesichert sind, sind im Jahre 1880 rückzahlbar und für die ganze Linie im Jahr 1891, da beide grosse Tilgungsfonds besitzen. (Act.)

Americanische Eisenbahnen. (Statistisches.) Nach dem „Scientific American" sind 31,800 Meilen Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von America, und zwar 20,688,51 im Norden und 11,111,43 im Süden im Betrieb, wofür ein Werth von 1,192,302,015 Dollars gezahlt wurde. Während im abgelaufenen Jahre nur 631 Meilen hinzukamen, wurden früher im Durchschnitt 2000 Meilen jährlich gebaut. Hat auch der Bau sich vermindert, so hat die Frequenz auf den Bahnen im Norden sehr zugenommen, und sind die Bahnen durchweg in gutem Zustande.

Technische Notizen.

—t— **Einsturz eines Eisenbahn-Tunnels.** Grosses Aufsehen erregte kürzlich in England der Einsturz eines Tunnels unter der Malvern-Hügelkette, auf der Bahn von Worcester nach Hereford. Der Tunnel ist fast 1 Engl. Meile lang und grösstentheils durch harten Fels gebrochen; er war, als der Unfall sich ereignete, bereits seit länger als 1 Jahr dem Betrieb übergeben und wurde für vollständig sicher gehalten. Der Einsturz wurde durch einen mit Backsteinmauern umgebenen Luftschacht, der etwa 300 Fuss vom östlichen Ende des Tunnels entfernt lag, veranlasst, indem das ganze Mauerwerk dieses Schachtes, wahrscheinlich in Folge anhaltender Regengüsse, sich senkte und auf das Tunnel-Gewölbe drückte. Zuerst zeigten sich nur einige Risse im Gewölbmauerwerk, zu deren Reparatur Arbeiter angestellt wurden. Eines Abends bemerkte einer dieser Arbeiter verdächtige Bewegungen des Tunnel-Mauerwerks, glücklicherweise früh genug, um seine Gefährten zu warnen und mit denselben zu entfliehen, ehe der untere Theil des Schacht-Mauerwerks, welches in Stücke zerbrach, nebst einer grossen Erd- und Steinmasse in den Tunnel herabstürzte und denselben auf eine kurze Strecke vollständig ausfüllte. Glücklicherweise war zu dieser Zeit gerade kein Zug im Tunnel oder im Begriff hineinzufahren, und die an beiden Enden des Tunnels postirten Signalwärter wurden von den Arbeitern früh genug benachrichtigt, so dass jeder weitere Betriebs-Unfall verhütet wurde. Jedenfalls scheint beim Bau des Tunnels der Fehler gemacht zu sein, dass das Mauerwerk des Luftschachtes kein besonderes Fundament erhalten hat, indem man nicht gedacht zu haben scheint, dass dieses Mauerwerk jemals von dem es umgebenden Erdreich sich loslösen und die ganze Mauermasse dann auf das schwache Tunnel-Gewölbe drücken könne. (Nach dem Engineer vom 26. Septbr. d. J.).

—t— **Neues System für Dampfschiffe.** Zufolge dem Engineer vom 26. September d. J. sind kürzlich auf der Schelde bei Antwerpen gelungene Versuche mit einem Flussdampfschiff angestellt, dessen Fortbewegung auf eine ganz neue und eigenthümliche Weise bewirkt wird. Das Schiff hat nämlich weder Schraube noch Räder, sondern anstatt dessen in seiner Mitte einen grossen, conisch geformten Behälter, in welchen durch die Dampfmaschine Wasser aus dem Fluss hineingepumpt wird und aus welchem es dann durch gekrümmte Ausflussröhren, die neben dem Schiffskiel liegen, mit grosser Geschwindigkeit wieder ausfliesst. Durch die Maschine kann die Lage dieser Ausflussröhren in der Weise leicht geändert werden, dass das Schiff dadurch mit grosser Leichtigkeit gedreht und gesteuert werden kann. Dieses neue System, wobei die Fortbewegung und Steuerung des Schiffes durch die Reaction des ausströmenden Wassers bewirkt wird, ist von einem Deutschen, Herrn Seiber, erfunden und scheint eine grosse Zukunft zu haben. Das Dampfboot, womit die Versuche auf der Schelde angestellt wurden, war zum regelmässigen Dienst zwischen Seraing und Luik bestimmt.

Telegraphenwesen.

Reglement über Ausgabe und Bestellung von Depeschen bei der Telegraphen-Expedition an der Börse zu Berlin. Neben

dem Reglement über die telegraphische Correspondenz im Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Verein sind für die Aufgabe und Bestellung von Depeschen bei der Expedition an der Berliner Börse insbesondere folgende Bestimmungen unter dem 14. October von der Königlichen Telegraphen-Direction in Verbindung mit den Aeltesten der Kaufmannschaft bekannt gemacht

Die Telegraphen-Expedition ist nur an den Börsentagen während der Börsenstunden geöffnet, sie steht während dieser Zeit mit der Telegraphen-Centralstation durch Fuhrwerke in Verbindung, welche von 10 zu 10 Minuten nach beiden Richtungen abgefertigt werden, um die hier aufgegebenen Telegramme nach der Centralstation, die angekommenen nach der Börse zu befördern.

Die an der Börse aufgegebenen Telegramme werden nach der Zeit ihrer Aufgabe in die bei der Centralstation vorliegenden einrangirt und demgemäss befördert. Um sie von den letzteren zu unterscheiden und die Adressaten ihren Ursprung erkennen zu lassen, werden sie mit einem B zwischen Ursprungsort und Nummer bezeichnet, z. B. Wien von Berlin B Nr. 87.

Auch wird gegen eine Caution von 25 Thlr. ein wöchentlicher Credit gegeben.

Die Bestellung der an der Börse abzugebenden Telegramme erfolgt durch einen von der Kaufmannschaft eigends dafür bestellten Diener. Zu dem Ende haben diejenigen Börsenbesucher, welche ihre Telegramme an der Börse zu empfangen wünschen, die Telegraphen-Centralstation zu ermächtigen, die für sie während der Börsenstunden eingehenden Telegramme nach der Börse zu befördern und dem Börsendiener zur weiteren Bestellung auszuhändigen, auch den Börsendiener zu ermächtigen, unter Zahlung etwaiger Nachnahme, an ihrer Statt über den Empfang der Telegramme zu quittiren.

Telegramme an solche Adressen, welche die bezeichnete Vollmacht nicht ertheilt haben, sollen zwar, wenn sie die ausdrückliche Bezeichnung „Berlin Börse“ tragen, nach der Börse befördert, hier aber während der Börsenstunden am Schalter der Expedition bis zur Quittungsleistung des Adressaten ausgestellt, mithin nicht dem Börsendiener behändigt werden, der letztere wird, so viel thunlich, die Adressaten, wenn sie sich an der Börse befinden, von dem Eingange der Telegramme in Kenntniss setzen. Die Kgl. Telegraphen-Direction macht unterm 23. October weiter bekannt, dass alle diejenigen Telegramme, deren Bestellung an der Börse nicht durch Unterzeichnung der zu diesem Behuf ausgelegten Vollmacht legalisirt ist, oder welche nicht in der Adresse die ausdrückliche Bezeichnung „Börse“ führen, durch die Stadtboten in die Wohnungen resp. Comptoirs abgetragen werden müssen.

In Berlin treffen zur Börsenzeit allein täglich durchschnittlich 100 Depeschen von auswärts ein, während 130 etwa zu derselben Zeit abgesandt werden. Es ist deshalb jedenfalls sehr an der Zeit, dem kaufmännischen Publicum Gelegenheit zur schnelleren Expedirung der Depeschen zu liefern, wie solche durch Einrichtung einer Telegraphenstation an der Börse zur Zeit der Börsenstunden und durch vorstehendes Reglement geboten wird.

Bayern. Die General-Direction der Königlichen Verkehrs-Anstalten macht bekannt, dass nunmehr auch die Bahnbetriebs-Telegraphen-Apparate bei den Stationen Neu-Ulm, Illertissen und Memmingen der Ulm-Memminger Bahnstrecke zur Beförderung von Staats- und Privat-Depeschen benutzt werden können.

Literatur.

System des See-Versicherungswesens nach der Natur der Sache, sowie nach Bremer und Hamburger Assecuranz-Bedingungen, dem Deutschen Handelsgesetzbuch und den vornehmsten ausländischen Gesetzen. Dargestellt von H. Tecklenborg. Bremen, C. Schünemann's Verlag, 1862.

Der Herr Verfasser hätte besser daran gethan, sein verdienstliches Werk nicht als ein System zu bezeichnen, da dasselbe in Betreff der Systematik viel zu wünschen übrig lässt, indem historisches und geltendes Recht, die Ansichten des Verfassers und gesetzliche Bestimmungen, ja Wesentliches und Unwesentliches formell nicht gehörig geschieden erscheinen. Nur wenn wir von der Ansicht ausgehen, dass es dem Verfasser darum zu thun war, die Resultate seiner langjährigen practischen Wirksamkeit im Assecuranzwesen durch sein Werk für die Geschäftswelt, für welche uns vorzugsweise das Buch geschrieben zu sein scheint, — nutzbar zumachen, können wir demselben gerecht werden.

Bei der Bedeutung, welche mit der Zunahme des internationalen Verkehrs das See-Versicherungswesen immer mehr gewinnt, bei der Umgestaltung, welche dasselbe in Deutschland durch das Deutsche Handelsgesetzbuch neuerdings erfahren hat, ist das Erscheinen eines Werkes über diese Materie für die Geschäftswelt jedenfalls sehr erwünscht, wenn solches wie das vorliegende Lehrbuch die wichtigern Gesetze wörtlich bringt, die aus der Natur der Sache sich ergebenden Principien klar darstellt und dabei den practischen Standpunct immer im Auge behält.

Gewünscht hätten wir in letzterer Beziehung, dass der Verfasser auf gerichtliche Entscheidungen mehr einginge, wovon er Abstand nahm, weil er annimmt, dass Entscheidungen einzelner Fälle nie zur Erkenntniss der massgebenden allgemeinen Grundsätze führen, während uns eine Rechtsnorm und deren Tragweite nie klarer würde, als gerade aus den Entscheidungen einzelner Rechtsfälle.

Als Einleitung giebt der Verfasser eine kurze historische Uebersicht des See-Versicherungswesens, sodann in 11 Capiteln die von ihm darzustellende Rechtsmaterie: Cap. 1 vom Versicherer; Cap. 2 vom Versicherten; Cap. 3 von der Versicherung für fremde Rechnung; Cap. 4 von den Gegenständen der Versicherung; Cap. 5 von der Befugniss, Versicherung zu nehmen; Cap. 6 vom Interesse; Cap. 7 von der Police; und zwar 1) von den Contrahenten; 2) von der versicherten Summe; 3) von den versicherten Gegenständen; 4) von der versicherten Reise und vom Anfang und Ende der Gefahr; 5) von den Anzeigen, letzte Nachricht; 6) von der Prämie; 7) vom Umfange der Gefahr und den beschränkenden Clauseln; Cap. 8 vom Umfange des Schadens, und zwar 1) vom Totalverlust; 2) vom Abandon; 3) von der particulären Havarie; Cap. 9 von der Bezahlung des Schadens; Cap. 10 von der Aufhebung der Versicherung, vom Ristorno und von der Verjährung; Cap. 11 von der Entscheidung von Streitigkeiten.

Ueberall werden sowohl das Deutsche Handelsgesetzbuch, als auch die fremden Gesetzbücher gehörig berücksichtigt.

Ein vollständiges Register trägt zur Erleichterung des practischen Gebrauchs bei. —

Wir können somit das Werk dem Geschäftsmann, welcher sich für See-Versicherungen interessirt, empfehlen.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von **600 Stück Buffern** für Eisenbahn-Wagen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Submissionsbedingungen sind im Büreau unserer Werkstätten-Verwaltung zu Paderborn einzusehen, von woher dieselben auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Die Offerten sind mit der Bezeichnung:

„Lieferung von Buffern“

verschlossen an die Werkstätten-Verwaltung der Königl. Westfälischen Eisenbahn zu Paderborn bis

Montag, den 24. November cr. Vormittags 10 Uhr

frankirt einzusenden, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 31. November 1862.

Königliche Direction.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft.

Gütersendungen nach Odessa, nach den Donaufürstenthümern, nach Constantinopel etc. betreffend.

Man beehrt sich hierdurch anzuzeigen, dass die Güter-Aufnahme nach Odessa und Constantinopel am 15. November, nach den Stationen unterhalb Orsova am 28. November ds. Js. für heuer geschlossen wird.

Wien, den 3. November 1862.

Von der Betriebs-Direction.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn. October 1862:

	für Pers. etc.	Reisegepäck etc.	Frachten	Extraord.	Summa:
	209,568 fl. 49 kr.	14,138 fl. 66 kr.	339,734 fl. 4 kr.	2,336 fl. 24 kr.	565,777 fl. 43 kr.
Octbr. 1861:	679,299 fl. 10 kr.				

Daher Octbr. 1862: — 113,521 fl. 67 kr.

Bis ult. Octbr. 1862: 4,997,326 fl. 52 kr. 1861: 4,369,219 fl. 20 kr. Mithin 1862: + 628,107 fl. 32 kr.

Coursblatt vom 30. October 1862.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende u. Zinsen in % 1860	1861	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf *	3½	3½	3½	B.	—	87½	%
Aachen-Mastricht	0	0	4	B.	—	28½	%
Albertsbahn (Dresden-Tharand)	0	0	4	L.	—	80	%
Altona-Kiel	8⅔	9	4	H.	—	135	% 4 Spec. = 3 B.-Mark
Amsterdam-Rotterdam (Niederl. Rheinb.)	5	5 1/10	4	B.	—	93½	%
Aussig-Teplitz	4	5½	5	W.	—	174	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.-M.
Bayerische Ostbahn * voll	4½	4½	4½	F.	—	107	%
ditto * m. 30 % Einz.	4½	4½	4½	F.	—	107⅞	%
Bergisch-Märkische Lit. A.	5⅓	6½	4	B.	—	110	%
do. Lit. B.	4	4	4	B.	—	104	%
Berlin-Anhalt	6½	8¼	4	B.	—	141	%
Berlin-Hamburg	6⅔	6	4	B.	—	121½	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg	9	11	4	B.	—	208½	%
Berlin-Stettin	6⅙	7 1/12	4	B.	—	131¾	%
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	W.	—	175⁷⁵	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	5½	6⅞	4	B.	—	137⅛	%
Brieg-Neisse	2⅙	3½	4	B.	—	82	%
Brünn-Rossitz	1	1	5	W.	—	—	fl. ö. W. pr. 500 fl. C.-M.
do. mit Prior.	7	6½	5	W.	200	—	do. pr. 200 fl. C.-M.
Buschtehrader	10	7⅘	5	W.	—	685	do. pr. 500 fl. C.-M.
Chemnitz-Würschnitz	5	7½	4	L.	—	167	%
Cöln-Minden *	10½	12¼	3½	B.	—	186¼	%
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	0	0	4	B.	—	59	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	4½	4½	B.	93	—	%
do. do.	5	5	5	B.	—	97	%
Frankfurt-Hanau	3½	3½	3½	F.	—	72	%
Galizische Carl-Ludwigsb. * 5 2/10	10 2/5	8½	5	W.	—	224⁵⁰	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.-M.
Glückstadt-Elmshorn	0	2½	4	H.	—	—	% 4 Spec. = 4½ Thlr.
Graz-Köflach	2⅝	4½	5	W.	—	156	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Hamburg-Bergedorf	8	8	4	H.	—	—	% 300 B.-M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	5¾	7	4	F.	—	126½	%
				B.	—	127	% 7 fl. s. W. = 4 Thlr.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	15½	15	5	W.	—	187	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Kaiserin Elisabeth Westbahn *	5	5	5	W.	—	153²⁵	do. pr. 200 fl. C.-M.
				F.	—	120½	fl. C.-M. pr. do. 5/6 fl. S.-W.
Kurfürst Friedr. Wilh. Nordb.	2¼	3	4	B.	—	64½	%
Leipzig-Dresden	16	15 3/4	4	L.	269½	—	%
Löbau-Zittau Lit. A.	0	½	4	L.	35¼	—	%
do. Lit. B.	4	4	4	L.	—	84	%
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. Ludw.-B.) *	9	8	4	F.	—	140	%
				B.	—	139	% 7 fl. S.-W. = 4 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	18⅔	22½	4	B.	327½	—	%
Magdeburg-Leipzig	15	17	4	L.	—	266	%
Magdeburg-Wittenberge	2	1⅙	4	B.	—	46	%
Mecklenburgische	2⅛	2⅞	4	B.	—	62⅜	%
Münster-Hamm *	4	4	4	B.	—	97½	%
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Maxim.)	4½	4½	4½	F.	—	107¼	%
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	B.	99½	—	%
Niederschles. Zweigbahn	½	1½	4	B.	64½	—	%
do. Prior. Actien	5	5	5	B.	101¼	—	%
Oberschlesische Lit. A. u. C.	77/80	79/10	3½	B.	—	171¾	%
do. * Lit. B.	77/80	79/10	3½	B.	—	151	%
				W.	—	241	fl. ö. W. pr. Stück
Oesterr. Staats E.-B * 5 2/10 (Oest.-Franz.)	7	6 7/10	5	B.	—	132	Thlr. von
				F.	—	229	fl. S.-W. frs. 500.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. * 5 2/10	10	10	5	W.	—	271	fl. ö. W. pr. 480 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2/5	5/6	4	B.	—	50	%
Pardub.-Reichenb. * (S.-Nordd. V.-B.)	5	5	5	W.	—	125	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.-M.
Pressburg-Tyrnau I. Emiss.	0	0	—	W.	—	40	do. pr. do.
do. II. Emiss. m. Pr.	2½	3½	3	W.	98	—	do. pr. do.
Rendsburg-Neumünster	6½	6½	4	H.	—	—	% 4 Spec. = 4½ Thlr.
Rheinische	4½	5	4	B.	—	97¼	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	5	4	B.	105	—	%
Rhein-Nahe	0	0	4	B.	—	24⅛	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach *	3½	3 11/15	3½	B.	—	92¾	%
Stargard-Posen *	3½	4	3½	B.	—	109	%
Steele-Vohwinkel (Prinz Wilhelms-B.)	2	½	4	B.	—	58½	%
Taunusbahn	8	9⅕	oh. I.	F.	323	—	fl. S.-W. pr. 250 fl. S.-W.
Thüringische	6½	6⅔	4	B.	127	—	%
				L.	—	126½	%
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	W.	—	147	fl. ö. W. pr. 140 fl. Einz.
Werrabahn †	2⅘	2⅛	4	B.	—	—	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf	4	B.	94⅝	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	93¼	—	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	100	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	—	%
Albertsbahn I. Emiss.	4½	L.	—	102½	%
do. II. Emiss.	4½	L.	—	—	%
do. III. Emiss.	5	L.	—	102	%
Aussig-Teplitz	5	L.	—	102¾	%
Bergisch-Märkische	4½	B.	—	—	%
do. II. Ser.	4½	B.	—	101¼	%
do. II. Serie (1855)	5	B.	—	101	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	—	85½	%
do. IV. Serie	5	B.	—	—	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	95	%
do. do. II. Ser.	5	B.	—	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	95	—	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	100	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	100½	%
do.	4½	B.	101	—	%
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	99⅝	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A.	4	B.	—	—	%
do. B.	4	B.	—	—	%
do. C.	4½	B.	—	100	%
do. D.	4½	B.	—	100	%
Berlin-Stettin	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	—	97½	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	97½	%
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	—	102	%
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	—	101⁵⁰	%
Breslau-Schweidnitz-Freib. D.	4½	B.	—	—	%
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	100¼	%
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	100	%
Cöln-Minden	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	103	%
do. do.	4	B.	—	97⅜	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	—	%
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	—	100¾	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	—	94¼	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	—	92¾	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	—	%
Frankfurt-Hanau	4½	F.	100¼	—	%
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	—	101⅞	%
Gloggnitzer	5	W.	—	81⁵⁰	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	C.-M. 5	W.	—	91⁵⁰	do. pr. do.
	ö. W. 5	W.	—	88⁵⁰	do. pr. 100 fl. ö. W.
Kaiserin-Elisabeth-Westbahn *	5	W.	—	97⁵⁰	do. pr. 100 fl. C.-M.
ditto *	5	W.	—	102	do. pr. 100 fl. ö. W.
	in Silb.	F.	—	82½	% 6 fl. ö. W. = 7 fl. S.-W.
Kurfürst-Fr.-Wilh.-Nordbahn	4½	B.	—	—	%
Leipzig-Dresden	3½	L.	117½	—	%
do. von 1854	4	L.	—	102¼	%
Ludwigshafen-Bexbach I. u. II.	5	F.	—	—	%
do.	4½	F.	103¼	—	%
do.	4	F.	—	99⅜	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	L.	—	102⅞	%
		B.	—	102⅜	%
Magdeburg-Leipzig	4	L.	—	101	%
do.	4½	L.	—	101¼	%
Magdeburg-Wittenberge	4½	B.	—	100½	%
Mecklenburgische	4	B.	—	—	%
Niederschlesisch-Märkische	4	B.	—	98¾	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	—	98¾	%
do. conv. III. Ser.	4	B.	—	—	%
do. IV. Ser.	4½	B.	102	—	%
Oberschlesische A.	4	B.	—	—	%
do. B.	3½	B.	—	88	%
do. C.	4	B.	—	97½	%
do. D.	4	B.	—	97½	%
do. E	3½	B.	—	85⅝	%
do. F. * 3½	4½	B.	—	101½	%
		W.	—	134	fl. ö. W. pr. 500 fs.
Oesterr. Staats-Eisenbahn	3	B.	—	275	fs. pr. do. 300/80 Thlr.
		F.	—	55¼	% S.-W., 4 fs. = 28 kr.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. *	3	W.	—	129⁵⁰	fl. ö. W. pr. 500 fs.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	75⁵⁰	%
Rheinische	4	B.	96	—	%
do. *	3½	B.	—	90	%
do.	4½	B.	—	99⅞	%
Rhein-Nahe *	4½	B.	101½	—	%
do. II. Emiss. *	4½	B.	101½	—	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	100	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	—	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	99¾	%
Stargard-Posen	4	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	4½	B.	—	101¼	%
do. III. Emiss.	4½	B.	101¼	—	%
Steele-Vohwinkel (Pr. Wilh.-B.) I. S.	5	B.	—	—	%
do. II. Serie	5	B.	—	—	%
do. III. Serie	5	B.	—	—	%
Thüringische I. Emiss.	4	L.	100	—	%
do. II. Emiss.	4½	L.	—	102	%
do. III. Emiss.	4	L.	99⅞	—	%
do. IV. Emiss.	4½	L.	—	101⅞	%
Werrabahn *	5	L.	—	102½	%

Bemerkungen.

Auf die mit * ohne Nebenbemerkung bezeichneten Papiere sind die Zinsen vom Staate bis zu der Höhe garantirt, welche im Börsen-Zinsfuss der Stamm-Actien und im Zinsfuss der Prioritäts-Obligationen ihren Ausdruck findet. — Im anderen Falle giebt die neben dem * befindliche Procent-Zahl die Höhe der Staatsgarantie an. — † Auf die Stamm-Actien der Werrabahn ist die Garantie der betreffenden Staaten eine beschränkte.

Die Börsen Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Wien sind durch die Buchstaben B., F., H., L. und W. bezeichnet, woran sich die daselbst notirten Tages-Course, sämmtlich vom obigen Datum, schliessen.

Als Börsen erscheinen die Plätze, an welchen regelmässige Umsätze in den betreffenden Effecten statt finden; doch ist hierbei zu bemerken, dass die Actien und Obligationen mehrerer Bahnen, deren Tages-Course nur von einer dieser Börsen gegeben sind, auch an anderen der obigen Plätze gleichzeitig umgehen und notirt werden.

Weitere Vervollständigungen dieses Coursblattes bleiben vorbehalten.

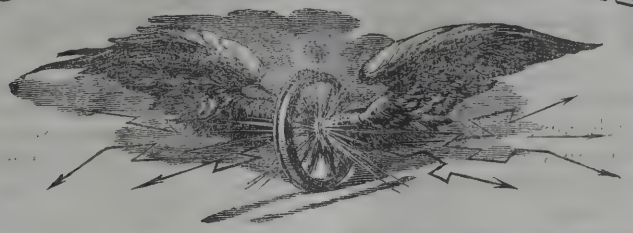
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 91.

Zeitung des Vereins

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 12. November 1862.

Inhalt: Eisenbahnrecht. Zur Interpretation des Reglements für den Vereins-Güterverkehr vom 1. März 1862. — **Die Eisenbahn-Materialien der Gussstahlfabrik von Friedrich Krupp in Essen auf der Londoner Ausstellung. — Wagen-Controle und Wagen-Miethe. — Militärische Benutzung der Schweizer Eisenbahnen in Kriegszeiten.** — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Kaiserin Elisabeth-Westbahn. Pfälzische Eisenbahnen. Berlin-Stettiner Eisenbahn, Zweigbahn von Neustadt nach Wrietzen. Schlesische Gebirgsbahn. — Eisenbahn-Betrieb: Preussische Ostbahn, Tarifsätze. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn, Traject-Anstalt. Hannoversche Eisenbahnen, Fahrplan-Aenderungen. Bayerische Staatsbahnen, Fahrplan-Aenderungen, Bahngebiet und Fahrzeit. — Ausland: Alpenbahnen. Italienische Eisenbahnen. Eisenbahn von Liverpool nach Garston. — Technische Notizen: Form der Schienenköpfe. — Literatur: Zeitschrift für Locomotivführer. — Anzeiger: Officieller Theil. **Bergisch-Märkische Eisenbahn**, General-Versammlung. **K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft**, Actien-Ziehung. Submissionen der **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter, Königl. Westfälischen, Königl. Saarbrücker** und **Lübeck-Büchener Eisenbahnen.** — **Fehlende etc. Güter** der Neisse-Brieger, Königl. Niederschlesisch-Märkischen und Holsteinischen Eisenbahnen. — **Einnahme** der Taunus-Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Eisenbahnrecht.

Zur Interpretation des Reglements für den Vereins-Güterverkehr vom 1. März 1862.

I. Zu § 23 No. 2 und 3.

Wie bereits in No. 98 (S. 772) dieser Zeitung mitgetheilt worden ist, wird die vorstehend erwähnte reglementarische Vorschrift * von den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen verschieden ausgelegt, indem einige derselben die im Frachtbrief declarirte Summe so ansehen, als repräsentire sie den vollen Werth des Gutes, während andere annehmen, die Declaration solle dasjenige Quantum ausdrücken, was das Gut mehr als die reglementsmässigen 20 Thlr. pro Centner werth sei.

Nachstehende Bemerkungen haben wie jener Aufsatz in No. 78 den Zweck, eine Klärung dieser Streitfrage anzuregen.

Concret gefasst wird die Frage dahin lauten: Findet der § 23 No. 3 des Vereins-Reglements auf eine unter dem Normalsatze von 20 Thlr. pro Centner sich bewegende Werthsdeclaration dergestalt Anwendung, dass die Declaration als eine „höhere Werthsdeclaration," nämlich als eine Declaration von x (d. h. der declarirte Betrag unter 20 Thlr. pro Centner) + 20 Thlr. (d. h. der Normalsatz) erscheint, dass mithin die Eisenbahnverwaltung zum Bezug der „besonderen Vergütigung" (des Zuschlags) berechtigt, aber auf der anderen Seite auch verpflichtet ist, den Schadens-Ersatz nach Massgabe der „höheren Werthsdeclaration" zu leisten.

Der § 23 des Reglements findet sich in demjenigen Abschnitte, welcher von der Haftpflicht der Eisenbahnen, vom Schadens-Ersatz handelt (§ 17 bis 26) und erörtert speciell den Massstab der zu leistenden Entschädigung, den „Geldwerth der Haftung." Bei dessen Auslegung muss auf die einschlagenden Rechtsquellen recurrirt werden.

Nach allgemeinen Grundsätzen über den Schadens-Ersatz ist in der Regel nur der wirkliche Schaden zu vergüten. Um den Beweis des hiernach zu ersetzenden Schadens im einzelnen Falle zu erleichtern, sowie um weitläufige Beweisverhandlungen überhaupt abzuschneiden, haben die Eisenbahnen, gleich wie die Post-Anstalt, die Declaration des Werths von Sendungen schon vor Jahren eingeführt. Das Handelsgesetzbuch schreibt nun vor, dass bei Berechnung des Schadens der gemeine Handelswerth, und wenn das verlorene oder beschädigte Gut einen solchen nicht hat, der gemeine Werth zu Grunde gelegt werden soll (§ 396), gestattet aber beim Eisenbahn-Frachtvertrag den Contrahenten die Vereinbarung darüber, dass dieser Werth den durch besonderen Vertrag festgesetzten Betrag, d. h. die declarirte Werthsumme und in Ermangelung einer solchen Angabe im Frachtbriefe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll (§ 427).

An diese Bestimmung lehnt sich die fragliche Vorschrift des Reglements § 23, dass nämlich der gemeine Handelswerth, bezw. der gemeine Werth überhaupt nicht höher als 20 Thlr. pro Centner angenommen wird, an,* in sofern ein höherer Werth sc. als der Normalwerth von 20 Thlr. nicht ausdrücklich declarirt ist (No. 2), und dass im Falle einer höheren Werthsdeclaration die declarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung bildet, wogegen eine besondere Gebühr, gewissermassen ein Werthporto erhoben werden darf (No. 3).

Die Declaration eines bestimmten Werths hat nun überhaupt die rechtliche Folge, dass an die Stelle** des gemeinen oder

* Zum besseren Verständniss führen wir diese Bestimmung hier wörtlich an: „Im Falle einer höheren Werthsdeclaration (nämlich höher als der in No. 2 angenommene Werth von 20 Thlr. pro Ctr.), die dem Versender gegen Entrichtung einer im Tarife zu bestimmenden besonderen Vergütigung freisteht, bildet die declarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung."

* Dem practischen Erfolge nach erscheinen also auch die undeclarirten Sendungen insofern als declarirte, als an die Stelle des gemeinen oder Handelswerthes ein imaginärer von 20 Thlr. pro Centner gesetzt wird, und es ist dies ebenfalls ein vertragsmässiger, insofern der Absender mit der desfallsigen Reglementsbestimmung ausdrücklich oder stillschweigend sich einverstanden erklärt.

** Die Auffassung, dass es innerhalb des Normalbetrags von 20 Thlr. keiner besonderen Declaration bedürfe, ist ebenso willkührlich und der rechtlichen Bedeutung der Declaration zuwider, wie die weitere, dass die gleichwohl erfolgende Werthsangabe nur den Zweck haben könne, den Werth des Gutes über jenen Normalsatz anzugeben. Es ist auch eine stillschweigende und selbstverständliche Voraussetzung, dass die Declaration in den Grenzen des wirklichen gemeinen oder Handelswerths sich bewege. Andernfalls steht dem Absender die exceptio doli mit der Wirkung entgegen, dass die Declarationssumme auf den wirklichen Werth herabgesetzt werde.

bezw. des reglementarisch angenommenen Normalwerths ein anderer tritt, nämlich der vom Absender nach seinem eigenen Ermessen substituirte imaginäre Werth. Dieser declarirte Werth kann nun grösser oder kleiner sein als der gemeine bezw. Normalwerth. Im letzteren Falle, wenn nämlich der Versender den Werth des Frachtguts unter dem wirklichen oder Normalwerth declarirt, spricht er zugleich seine Absicht aus, dass der von ihm aus freiem Ermessen angegebene geringere Werth an die Stelle des Markt- oder Normalwerths gesetzt werden und demnächst den Massstab des zu leistenden Ersatzes bilden soll.

Nach diesen Grundsätzen beantwortet sich auch die Frage, in welchem Falle die „besondere Vergütigung" als Gegenleistung für die von der Eisenbahn-Verwaltung übernommene, über den Normalwerth ausgedehnte Haftpflicht zu beanspruchen sei.

Hat der Absender für seine Sendung, deren Werth er nicht ausdrücklich declarirt, deren Werth er mithin stillschweigend dem Normalwerth von 20 Thlr. pro Centner gleichstellt, keine „besondere Vergütigung" zu bezahlen, so lässt sich um so weniger absehen, wie er eine solche besondere Gebühr in dem Falle schulden sollte, wenn er den Werth seiner Sendung geringer als 20 Thlr. pro Centner, also unter dem Normalsatz declarirt. Jene besondere Gebühr, der Zuschlag, das Werthporto, wird eben nur dafür zu erheben gestattet, dass die Eisenbahn eine ausgedehntere Haftpflicht als 20 Thlr. pro Centner übernimmt. Daraus folgt mit logischer Nothwendigkeit, dass ein solcher Zuschlag nicht eintreten kann, wenn der Absender den Werth seines Gutes noch geringer als 20 Thlr. pro Centner schätzt* und die Eisenbahn also eine geringere Haftpflicht als nach dem Normalsatze übernimmt. **

---

* Dies geschieht aber unzweideutig und unzweifelhaft dadurch, dass er an die Stelle des Normalwerths von 20 Thlr. pro Centner einen geringeren Werth declarirt.

** Anm. der Redaction. So sehr wir mit dem Herrn Verfasser im Resultate einverstanden sind, so glauben wir doch, dass es sehr nützlich sein wird, wenn jeder Zweifel durch eine bestimmtere Fassung der fraglichen Bestimmung in den Verband-Reglements etc. vollkommen abgeschnitten wird, damit die Güter-Expedienten bestimmt wissen wie sie sich zu verhalten haben, wenn eine Declaration unter 20 Thlr. erfolgt.

Die Eisenbahn-Materialien der Gussstahlfabrik von Friedrich Krupp in Essen auf der Londoner Ausstellung.

Die Krupp'sche Gussstahlfabrik excellirte auf der diesmaligen internationalen Ausstellung durch ihre Gussstahlfabricate. Wir heben aus dem ausführlichen Berichte für unsere Zeitung nur die Eisenbahnfabricate heraus, während daneben noch eine grosse Reihe anderer Maschinenwerkzeuge figurirte. Diese Fabrik war es auch, welche den grossen, massiv gegossenen Block Gussstahl von 40,000 Pfd., ein anderes geschmiedetes Stück Gussstahl von 30,000 Pfd. ausstellte. Die ausgestellten Eisenbahnmaterialien waren folgende:

1) Ein Stück Gussstahl, welches die Fabricationsweise eines der wichtigsten Producte des Etablissements, der seit 1853 patentirten, in Preussen und England noch unter Patentschutz stehenden Eisenbahn-Radreifen ohne Schweissung vergegenwärtigt.

Rohgüsse von der Beschaffenheit des grossen Gussstahlblocks, wenn auch kleiner, werden durch Schmieden auf diese Form gebracht und demnächst das Schmiedestück, wie auch hier geschehen, an zwei Stellen durchbohrt und beide Bohröffnungen durch einen Sägeschnitt verbunden.

2) Ein durch Austreiben unter dem Hammer aus dem vorhergehenden Stücke gebildeter Ring, eine weitere Fabricationsstufe der Radreifen vergegenwärtigend.

Neben diesem Ringe war ein zweiter, in drei Stücke gebrochener ausgestellt, um durch die Beschaffenheit des Materials schon in diesem Stadium der Fabrication, vor dem Auswalzen der Reifen den Werth des Ausschmiedens der Reifen aus Blöcken für die Dichtigkeit des Materials darzuthun, gegenüber dem allerdings billigeren Process des blossen Giessens und Auswalzens der Reifen ohne Schmieden.

3) 20 Stück bis zum Abdrehen vollendete Radreifen, durch Auswalzen aus dem Zustande des unter 2 beschriebenen Ringes auf die verschiedenen Dimensionen und Profilformen geführt. Sie sind aus Lieferungen gegriffen, die wirklich ausgeführt worden waren, und zwar:

		Durchmesser. Engl. Zoll.	Gewicht. Zollpfd.
1	Wagenreif für die Cöln-Mindener Eisenbahn	34	290
1	Locomotivreif für die Oberschlesische Eisenbahn	48¼	675
1	„ „ „ Bayerische Ostbahn	36½	356
1	Wagenreif „ „ „ Staatsbahn	34	280
1	Locomotivreif „ „ Sächsische „	57¼	674
1	„ „ „ K. K. südliche Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (für Semmering-Locomotive)	63⁷/₁₂	840
1	„ „ „ „	45⁵/₂₄	655
1	„ „ „ K. K. priv. Oesterreichische Staats-Eisenb.-Gesellschaft	63¹¹/₂₄	635
1	„ „ „ K. K. a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn	57½	757
1	„ „ „ Schweizerische Centralbahn	54¼	636
1	„ „ „ Französische Westbahn	53⅜	664
1	„ „ „ „ „	37⅜	445
1	„ „ „ Eastern-Counties Eisenb.	74⅞	924
1	„ „ „ North-London Eisenbahn	58¹/₁₂	800
1	„ „ „ London- u. North-Western Eisenbahn	76¹³/₁₆	759
1	„ „ „ Glasgow- u. South-Western Eisenbahn	37¹¹/₁₂	479
1	„ „ „ Spanische Nordbahn	59¹¹/₂₄	630
1	„ „ „ Zarsko-Selo-Eisenbahn in St. Petersburg	63½	925
1	„ „ „ Ostindische Eisenbahn-Gesellschaft	64⅛	738
1	„ „ „ Atlanta- u. West Eisenbahn (America)	57¹¹/₂₄	745

Aus diesem Auszuge erhellt auch, wie die patentirten ungeschweissten Gussstahl-Radreifen, welche sich durch gleichmässige langsame Abnutzung und die daraus folgenden öconomischen Vortheile auszeichnen, sowie durch Sicherheit gegen Springen, auf dem Europäischen Bahnnetz sowohl, als auf Ostindischen und Americanischen Bahnen Eingang erlangt haben.

An 40,000 Reifen sind seither im Etablissement angefertigt worden für die verschiedenartigsten Betriebsverhältnisse unter Locomotiven, Tendern, gebremsten und nicht gebremsten Personen- und Güterwagen. In allen Klimaten resp. bei allen Temperaturen haben sie sich gleichmässig bewährt.

4) Ein gewalzter Radreif von 8 Fuss Durchmesser, um die Vollkommenheit des Walzprocesses selbst bei solcher Grösse und einem Gewichte von 1100 Pfd. zu zeigen.

Dem Walzen noch grösserer Reifen steht natürlich nichts entgegen, wenn solche verlangt werden möchten.

5) Ein Seitenstück zu dem vorangehenden Radreifen von 8 Fuss Durchmesser, jedoch abgedreht und fein geschmirgelt, um die trotz jeder Grösse derselben unveränderliche Reinheit und Feinheit des zu den Krupp'schen Radreifen verwendeten Gussstahles zu zeigen.

6) Die Hälfte eines abgedrehten, geschmirgelten und im kalten Zustande gebogenen, an beiden Enden den Bruch zeigenden Radreifens, um an den trotz der Biegung untadelhaft rein verbliebenen Aussenflächen die Feinheit und Zähigkeit dieses Materials zu veranschaulichen.

7) Eine Partie Profilscheiben eines Radreifens, abgehobelt, polirt, gehärtet und in der Mitte durchgebrochen, um einentheils die Feinheit des Materials zu zeigen und namentlich an der Beschaffenheit des Bruches erkennen zu lassen, wie der hier zu Radreifen verwendete Gussstahl die Qualitäten des besten Werkzeugstahles besitzt. Thatsächlich werden daher auch ausgenutzte Radreifen der Krupp'schen Fabrik allgemein zu Werkzeugen verwerthet.

8) Zwei Gussstahl-Achsen mit Gussstahl-Scheibenrädern und Gussstahl-Radreifen, betriebsfähig hergestellt für Eisenbahnwagen. Eine derselben durchweg fein geschmirgelt, um beispielsweise die Reinheit besser zu veranschaulichen.

Vollkommene Sicherheit gegen Bruch, relativ ungleich grössere Billigkeit und Leichtigkeit zeichnen diese sogenannten Satzachsen vor andern Constructionen gleicher Bestimmung aus. Die Scheibenräder sind mit Nabe, Scheibe und Unterreif aus einem Stück gewalzt. — Gewicht einer solchen Achse mit Rädern und Reifen circa 1550 Pfund.

Ein separates auf der ganzen Oberfläche abgedrehtes und geschmirgeltes Scheibenrad ist ebenfalls ausgestellt, von der Nabe aus nach zwei Richtungen im kalten Zustande rechtwinklich umgebogen, um die Solidität dieser Gattung Räder, resp. die Güte des dazu verwendeten Materials zu zeigen. Durch einen radialen Sägen-Einschnitt ist die Profilform daran besser veranschaulicht worden.

9) Eine Locomotiv-Hinterrad-Achse, daran die Räder und Gussstahl-Reifen aus dem Krupp'schen Etablissement. Diese Satzachse ist Eigenthum der Englischen Eastern-Counties Eisenbahn, zu deren Locomotive No. 255 gehörend, und ist durch deren Güte für die Ausstellungszeit überlassen. Sie zeigt die Abnutzung der Gussstahl-Reifen nach 66,179½ Engl., gleich 14,386⅘ Deutschen Meilen Durchlauf, ohne seit der Inbetriebsetzung abgedreht worden zu sein. — Gewicht dieser Locomotive No. 255 560 Ctr., wovon auf den Triebrädern 200 Ctr. ruhen. Das linke Rad wird gebremst. Die Reifen laufen seit 12. October 1859. — Am 23. Juni 1860 wurde die Locomotive mit neuen

Triebachslagern versehen, bei welcher Gelegenheit die Reifen jedoch, weil sie fast noch keine Abnutzung zeigten, nicht gedreht wurden. Die Locomotive ist am 24. März 1862 wieder in Reparatur genommen.

10) Eine Locomotiv-Hinterrad-Achse mit Rädern und Gussstahl-Radreifen, letztere aus Krupp's Etablissement. Diese Satzachse ist Eigenthum der North-London Eisenbahn, zu deren Locomotive No. 40 gehörend, und ebenfalls durch Güte der Eisenbahn für die Ausstellung überlassen, um die Ausnutzung der Reifen zu zeigen, nachdem sie vom 31. Juli 1860, dem Tage ihrer Inbetriebsetzung, an bis zum 21. März 1862, ohne abgedreht worden zu sein, 73,494 Engl., gleich 15,977 Deutschen Meilen durchlaufen hat. Auf den Rädern ruhen 170 Ctr. Die betreffende 6rädrige Lastzug-Maschine wurde von den Herren Beyer, Peacock & Comp. in Manchester geliefert. Lauf- und Triebräder gekuppelt. Cylinder 16 Zoll + 24 Zoll.

11) Eine Gussstahl-Achse mit Scheibenrädern und Radreifen für Newyorker Strassen-Pferdebahnen, durch grössere Solidität, langsame Abnutzung und namentlich grosse Leichtigkeit sich auszeichnend. Besonders letztere Eigenschaft ist für den Pferdebetrieb jener Bahnen von grosser Wichtigkeit. Die Satzachse wiegt nur circa 400 Pfund.

12) Drei Gussstahl-Locomotiv-Kurbelachsen, davon zwei fertig bearbeitet, für die North-London Eisenbahn und die London- und North-Western Eisenbahn, die dritte ist nur geschmiedet, um dieses Fabricationsstadium zu zeigen.

Dergleichen Achsen laufen in beträchtlicher Anzahl in Deutschland, Frankreich und England. Das Fabricat besitzt deshalb besonders Ansehen, weil der Dienst der Locomotiv-Kurbelachsen ein so schwieriger ist, dass sie, wenn aus anderem Material verfertigt, durchschnittlich bald brechen und die genügende Betriebssicherheit nicht gewähren. Mit den Krupp'schen Gussstahl-Achsen und Radreifen soll eine der häufigsten Ursachen von Eisenbahn-Unglücksfällen in dem Masse vermieden werden, als die Veranlassung des Bruches dieser Gegenstände in der mangelhaften Beschaffenheit des Materials besteht.

13) Gussstahl-Kurbelzapfen für Semmering-Locomotiven. Diese Kurbeln sind, wenn aus anderem Material, ebenfalls verhältnissmässig bald dem Bruch unterworfen.

14) Vier Gussstahlfedern für Eisenbahnwagen, zwei Gussstahlfedern für Locomotiven, wovon vier Stück wie für den gewöhnlichen Gebrauch schwarz lackirt sind und zwei blank gemacht.

Das Etablissement ist eben erst mit der Einrichtung von Walzwerken zum Walzen von Gussstahl-Schienen und Platten beschäftigt und hätten deshalb gegenwärtig die beiden Fabricate nur durch Proben repräsentirt werden können, welche nicht aus der massenhaften Fabrication gegriffen, für diese also nicht wohl massgeblich wären. Uebrigens gestattete auch der dem Etablissement bewilligte Raum nicht, die Ausstellungs-Gegenstände zu vermehren. Schon binnen Kurzem wird das Etablissement zur Production jener beiden Fabricate gerüstet sein.

Das weltbekannte Etablissement, über welches wir diese Notizen dem Polyt. Journal im Auszuge entnehmen, fand schon bei der vorletzten Londoner Ausstellung im Jahre 1851 eine so allgemeine Anerkennung, dass die Ausstellungs-Jury sich dafür entschied, demselben die einzige, damals im ganzen Departement der Gussstahl-Concurrenz zur Prämiirung bestimmte Council medal zu verleihen.

Wagen-Controle und Wagen-Miethe.

In No. 79 d. Bl. wird zur Herbeiführung einer Vereinfachung des Wagen-Miethe-Abrechnungs-Geschäfts der Vorschlag gemacht, die wirkliche Benutzungs-Zeit der Wagen nach Tagen, statt der von den Wagen zu durchlaufenden Meilenzahl als Grundlage für die Feststellung der Miethe anzunehmen.

So sehr wir nun auch mit dem Herrn Verfasser darin einverstanden sind, dass bei den jetzt bestehenden Einrichtungen eine unnütze Vielschreiberei stattfindet; deren Beseitigung höchst wünschenswerth erscheint, eben so sehr ist bei Beurtheilung der vorliegenden Frage ein wichtiger Umstand ins Auge zu fassen, der von dem Herrn Verfasser übersehen zu sein scheint, dessen Vorhandensein aber gerade wesentlich die Ursache bilden wird, dass wahrscheinlich noch eine längere Zeitperiode verstreicht, ehe man wenigstens allgemein von der Wagen-Meilen-Controle abzugehen vermag.

Es ist dies die im Königreich Preussen bestehende bahnpolizeiliche Vorschrift (ob solche in den übrigen Deutschen Staaten ebenfalls Geltung hat, wissen wir nicht), dass jeder Wagen nach dem Durchlaufen einer bestimmten Meilenzahl einer gründlichen Revision in allen seinen Theilen unterworfen werden muss.

So lange diese aus dem Eisenbahn-Gesetz vom 3. Novbr. 1838 hergeleitete ministerielle Anordnung noch besteht, werden sämmtliche Preussischen Eisenbahn-Verwaltungen nicht umhin können, derselben durch die Meilen-Controle jedes einzelnen Wagens zu genügen. Sache der betreffenden Preuss. Bahnen dürfte es aber jedenfalls sein, die Aufhebung dieser Bestimmung anzustreben, da solche hinsichtlich der Meilen-Controle bei den gegenwärtig obschwebenden Verhältnissen ihren eigentlichen ursprünglichen Zweck vollständig verfehlt und in dieser Beziehung völlig antiquirt erscheinen möchte. Denn die Verwaltungen sind schon in ihrem eigensten Interesse genöthigt, von Zeit zu Zeit und ohne ängstliche Rücksichtnahme auf die durchlaufene Meilenzahl eine Revision ihrer sämmtlichen Betriebs-Mittel bewirken zu lassen, um Unfällen beim Betriebe, die sich durch Vermögensbeschädigungen der Gesellschaften selbst zuerst und hauptsächlich kennzeichnen würden, möglichst vorzubeugen.

Zudem hat die Wagenbewegung durch die nach und nach eingetretene bedeutende Ausdehnung des Eisenbahn-Netzes, durch die Vermehrung des Wagenparks an sich und durch den enormen Aufschwung des Verkehrs einen solchen Umfang angenommen, dass es bei den grösseren Bahnen jedenfalls unmöglich sein wird, in der Wagen-Meilen-Controle immer stets gleichen Schritt mit dem Lauf der Wagen zu halten und thatsächlich mögen die Verhältnisse wohl meistens so liegen, dass die Revision der Wagen längst stattgefunden hat, wenn die Controle erst feststellt, dass dieselben nach Massgabe der zurückgelegten Meilenzahl einer Revision bedürfen. —

Wollte man aber neben der Wagen-Meilen-Controle noch eine Abrechnung nach der Benutzungs-Zeit einführen, so würde man statt der so wünschenswerthen Vereinfachung eine doppelte Arbeit haben und deshalb möchte es sich als zweckmässig empfehlen, für jetzt und so lange das erwähnte Hinderniss noch besteht, bei dem bisherigen Abrechnungs-Modus um so mehr zu beharren, als sich durch eine möglichste Centralisirung der Controle, wie solche unseres Wissens im Mitteldeutschen Verbande bereits besteht und mehr und mehr ausgedehnt zu werden verdient, schon eine beträchtliche Arbeits-Ersparniss erzielen lassen wird.

Der vorgeschlagenen Massregel selbst stimmen wir jedoch aus vollster Ueberzeugung als practischer und einfacher gegenüber dem jetzt gültigen System zu und glauben wir, dass die dagegen möglicher Weise hie und da auftauchenden Bedenken bei practischer Durchführung des Verfahrens bald verschwinden werden.

Ein anscheinend wichtiges Bedenken wird jedenfalls darin bestehen, dass bei der Miethsberechnung nach Tagen die jetzt geltenden Rücksendungsfristen entweder gänzlich aufgehoben oder doch erheblich erweitert werden müssen, dadurch aber einer Verwaltung die Disposition über ihre Wagen auf eine längere Zeit entzogen und der jetzt so verpönten Benutzung im Binnen-Verkehr auf fremden Bahnen Thür und Thor geöffnet wird.

Wir können dies jedoch für keineswegs nachtheilig halten und haben schon in einem früheren Artikel (vgl. No. 33) darauf hingewiesen, dass gerade die in den Wagen-Regulativen so eng gezogenen Grenzen für die Benutzungsweise und für die Rücksendungsfristen der bessern Ausnutzung der Wagen hindernd entgegenstehen und am meisten Veranlassung dazu geben, dass so viele Wagen leer laufen müssen. Ueberdies aber wird man nicht in Abrede stellen können, dass sich bei den Verkehrs-Dimensionen eine Ausgleichung bei den verschiedenen Bahnen ganz naturgemäss von selbst ergeben wird und halten wir den gemachten Vorschlag deshalb nicht nur der Beherzigung, sondern auch der Durchführung werth. H.

Militärische Benutzung der Schweizer Eisenbahnen in Kriegszeiten.

Delegirte der Schweizer. Eisenbahn-Gesellschaften werden sich nach der Schw. E. Z. am 15. Novbr. in Bern versammeln, um mit dem eidgenöss. Militär-Departement die Grundsätze für eine militärische Benutzung der Eisenbahnen in Kriegszeiten festzustellen. Diesen Berathungen wird ein Entwurf zur Grundlage dienen, welcher von den Eisenbahn-Directoren HH. Aubert in Genf, Schaller in Freiburg, Schmidlin in Basel, Schweizer in Zürich und Wirth-Sand in St. Gallen, dem H. Simon in St. Gallen und dem Secretär des eidgen. Militär-Departements, H. Feiss, bearbeitet und unter dem Titel: *Rapport à présenter à la conférence des délégués des Compagnies de chemins de fer suisses et au Département militaire fédéral, par la Commission mixte. Lausanne* 1862" veröffentlicht worden ist.

Dem genannten Entwurfe gemäss soll für Friedenszeiten eine Commission gebildet werden, zu welcher jede Schweizerische Eisenbahn-Gesellschaft ein Mitglied ernennt. Die Commission wird nach Bedürfniss von dem eidgenössischen Militär-Departement auf dessen Kosten einberufen, um die verschiedenen Fragen, wie die Eisenbahnen im Falle eines Krieges zweckmässig für Militär-Transporte zu benutzen seien, nach gemachten Vorschlägen zu begutachten oder von sich aus zu erörtern. Selbstverständlich bleibt es dem eidgenössischen Militär-Departement anheimgestellt, auch direct bei den verschiedenen Bahnverwaltungen die wünschenswerthen Erkundigungen einzuziehen.

In Zeiten von Krieg oder Kriegsgefahr soll in dem grossen Generalstab der Armee für den Eisenbahn-Transportdienst eine Unterabtheilung errichtet werden, bestehend aus 3 von der vorgenannten Commission gewählten Personen, unter welchen der General den Ober-Betriebschef bezeichnet. Je nach den Verhältnissen beschränkt sich die dermassen constituirte Unterabtheilung darauf, sich mit den ihre Autonomie und die Betriebs-Direction bewahrenden Bahnverwaltungen in Verbindung zu setzen und durch sie den militärischen Bedürf-

nissen Genüge leisten zu lassen, — oder aber: der Ober-Betriebschef übernimmt, auf speciellen Befehl des Generals, die Direction sämmtlicher Eisenbahnlinien und leitet den gesammten Dienst, sowohl in Bezug auf Militär-Transporte als bezüglich des Civildienstes.

Die Eisenbahn-Gesellschaften bewilligen für den Fall eines Krieges oder einer in Folge äusserer Gefahr stattfindenden Truppen-Aufstellung von wenigstens 50,000 Mann, eine Tarifermässigung für den Transport von Truppen, Kriegsmaterial und Bedürfnissen der Armee auf die Hälfte des für den gleichen Transport in Friedenszeiten angenommenen Tarifs. Tritt aber eine solche Ermässigung ein oder werden die Eisenbahnen vorübergehend unter die Direction des Ober-Betriebschefs gestellt, so garantirt die Eidgenossenschaft jeder Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr, in welchem diese Fälle eintreten, die gleiche Netto-Einnahme, welche die Gesellschaft im vorhergehenden Jahre gemacht hat. Unter Netto-Einnahme soll der Ueberschuss verstanden sein, der sich ergiebt, wenn von den Brutto-Einnahmen jeder Gesellschaft die Ausgaben in Abzug gebracht werden, welche sie für die Administration, das Personal, den Betrieb, den Unterhalt der Eisenbahnen und des Materiellen und für die Reparatur von Beschädigungen gemacht hat, welche durch die Verwendung der Eisenbahn zu Militärzwecken entstanden sind. Auch die Kosten, welche durch die Dienstthätigkeit des Ober-Betriebschefs, seiner zwei Adjuncten und seines Büreaus erwachsen, sowie die Ausgaben, welche durch Neubauten, neue Einrichtungen oder durch Zerstörungen entstanden sind, die von der Militärbehörde angeordnet wurden, werden von der Eidgenossenschaft getragen.

Die Uebernahme der General-Direction der Eisenbahnen durch den Ober-Betriebschef darf nicht blos einzelne Bahnen, sondern muss das ganze Schweizerische Eisenbahnnetz umfassen.

Endlich sollen die Eisenbahn-Angestellten aller und jeder Art vom Militärdienste befreit werden, und demgemäss den kantonalen Militärsteuern unterliegen. Befreit werden sie von dieser Steuer, wenn in einem Jahre eine Truppenaufstellung oder auch eine blose Picketstellung eines Theiles der Armee stattfindet. In solchem Falle werden die gewöhnlichen Eisenbahn-Dienstverrichtungen als Leistungen eines Militärdienstes betrachtet; doch treten die qu. Angestellten erst unter die Herrschaft der Militärgesetze, wenn die Direction der Eisenbahnen von dem Ober-Betriebschef übernommen wird.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

ψ **Kaiserin Elisabeth-Westbahn.** Nach dem Actionär hätte das Oesterreichische Handelsministerium auf das Gesuch des Ober-Oesterreichischen Handelsstands „die Oesterr. Westbahn zu veranlassen, die Linz-Budweiser Pferdebahn baldmöglichst in eine Locomotivbahn umzuwandeln", erwidert, dass der Kaiserin Elisabeth-Westbahn bei der Einlösung der Linz-Budweiser Pferdebahn die Verpflichtung auferlegt worden sei, auf der genannten Strecke längstens bis zum Ablauf des ursprünglich ertheilten Privilegs d. h. bis zum 1. September 1874 eine Locomotivbahn nach dem Systeme der Hauptbahn herzustellen.

Die Westbahn hat also noch genügende Zeit zum Bau.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Ostbahn in der Oberpfalz ist im Laufe des Sommers und Herbstes schon so weit vorgeschritten, dass die Strecke bis Weiden schon bis Mitte des nächsten Sommers dem Verkehr übergeben werden kann.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. (Zweigbahn von Neustadt nach Wrietzen). Stettin, 5. Novbr. Das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn hat dem Bau einer Zweigbahn von Neustadt nach Wrietzen näher zu treten beschlossen und dies Project wird demnächst der Genehmigung des Verwaltungsraths und einer zu berufenden Generalversammlung vorgelegt werden müssen. Die Verwaltung der Berlin-Stettiner Bahn beabsichtigt gegenwärtig noch nicht die Bahn über Wrietzen weiter bis Küstrin ($5^1/_2$ Meilen) zu führen, da der Bau der schon seit Jahren projectirten und den grossen Verkehr so sehr interessirenden Linie Damm-Küstrin in nicht zu ferner Zukunft zu erwarten steht. Von Stettin nach dem grossen Bahn-Knotenpuncte Küstrin ist auf dieser Linie die Entfernung nur circa 15 Meilen, über Neustadt aber 20 Meilen; eine ähnliche Abkürzung findet für die Adjacenten der Hinterpommerschen Bahn bei ersterer Route statt und von den Stationen der Vorpommerschen Bahn ist der Weg dann über Damm nach Küstrin nicht weiter als über Neustadt. Die wichtigen Localinteressen jedoch, welche für eine Weiterführung der Oderbruchbahn sprechen, lassen erwarten, dass man in dortiger Gegend selbst Mittel finden wird, um den Ausbau zu vollenden.

(Osts. Ztg.)

Schlesische Gebirgsbahn. Da diese grosse neue Eisenbahn einen Bestandtheil der Niederschlesisch-Märkischen bilden wird, ist es auch natürlich, dass der Direction der letzteren die Aufsicht und Leitung des Baues übertragen wird. Der Herr Handelsminister hat auch, wie verlautet, das technische Mitglied jener Direction, den Regierungs- und Baurath Malberg, mit der Direction des Baues beauftragt, welcher Urlaub für die Dauer des Baues erhalten und durch den Baumeister Umpfenbach vertreten werden wird. Herr Malberg ist als vorzüglich tüchtiger Techniker im Eisenbahnbaufache bekannt. Die vorhandenen Vorarbeiten zu dem Baue sind auch von ihm controlirt, bezw. berichtigt worden, wenn auch die definitive Feststellung der Linie und der Bauausführung natürlich noch vorbehalten bleibt. Im Allgemeinen wird das erste Bauproject (des Baumeisters v. Gersdorff), das durch freiwillige Actienzeichnung zu Stande kommen sollte, dadurch wesentlich alterirt, dass die Bahn sich mehr westlich nach dem eigentlichen Gebirgsthale ziehen und von Landshut aus den Anschluss an eine nach Böhmen führende Linie ins Auge fassen soll

(Nach der Schl. Ztg.).

Eisenbahn-Betrieb.

Preussische Ostbahn. (Tarifsätze). Die Kgl. Direction der Ostbahn hat am 2. November den seit dem 1. April 1859 bestehenden Special-Tarif für Steinkohlensendungen in Wagenladungen von den Stationen Frankfurt a. O., Kreuz, Elbing, Königsberg und Danzig in Bezug auf die zuletzt genannten vier Versandt-Stationen aufgehoben und tritt derselbe bei der Station Kreuz mit dem 22. December, bei den Stationen Elbing, Königsberg und Danzig mit dem 10. d. M. ausser Wirksamkeit. Für die Station Frankfurt a. O. bleibt der bisherige Specialtarif bis auf Weiteres noch bestehen. Dagegen tritt für die auf den Stationen Elbing, Königsberg und Danzig zur Versendung im Binnenverkehre aufgelieferten Steinkohlen in Wagenladungen vom 10 d. M. ab nach Massgabe des Betriebs-Reglements und der allgemeinen Tarifvorschriften ein neuer gleichfalls ermässigter Specialtarif in Kraft, welcher auf dem Einheitssatze von 1 Pf. pro Centner und Meile neben einer Expeditionsgebühr von 2 Thlr. pro 100 Centner beruht. Sofern jedoch hiernach der Frachtsatz auf kurzen Transportstrecken sich höher stellen würde, als dies nach dem bisherigen Specialtarif der Fall war, ist der letztere beibehalten und in den neuen Tarif übernommen worden.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Die Traject-Anstalt zu Ruhrort mit ihren hydraulischen Hebethürmen und ihrem schienenbelegten Dampfschiffe befördert schon seit Wochen zwischen 2—3000 Waggons, meist Kohlenladungen à 200 Ctr. über den Rhein. Deren Zahl stieg am 29. October sogar bis zu 319 Stück, und würden diese Leistungen leicht noch weiter erhöht, ja verdoppelt werden können, sobald der Verkehr sich mehrte und man die zweite Traject-Einrichtung, die schiefe Ebene, sowie das zweite Dampfschiff mit den Schlepp-Pontons in gleichzeitige Thätigkeit setzte. — Es bedarf somit nicht der theuren Anlage einer zweiten Traject-Anstalt zu Uerdingen, um die Rechtsrheinischen Kohlenreviere mit dem Linksrheinischen Eisenbahn-Netze in unmittelbare Schienenverbindung zu setzen, indem letztere bereits für die Hauptgruben Westphalens über Ruhrort-Oberhausen besteht. (B. B.-Ztg.)

—z— **Hannoversche Eisenbahnen.** (Fahrplan-Aenderungen.) Der vom 18. October c. ab gültige Fahrplan zeigt gegen den vom 1. Juli c. folgende Abänderungen:

a) auf der Strecke Hannover-Geestemünde: Weggefallen ist der um 3 Uhr Nachm. von Bremen abgehende und 4 Uhr 40 Min. in Geestemünde ankommende Localzug, desgleichen 11 Uhr 5 Min. Vorm. und 8 Uhr Abends von Geestemünde, sowie 12 Uhr 40 M. Nachm. und 9 Uhr 35 Min. Abends in Bremen. Abgeändert: Der Morgenzug von Bremen geht jetzt 7 Uhr (sonst 6 Uhr 40 Min.) Morg. ab und kommt 8 Uhr 40 Min. (sonst 8 Uhr 20 Min.) Morg. in Geestemünde an; der um 2 Uhr 35 M. Nachm. jetzt wie sonst von Hannover nach Geestemünde abgehende Zug kommt hierselbst 8 Uhr 15 Min. sonst 7. 35) Abends an, hält jedoch neuerdings auch bei den Haltestellen Oldenbüttel und Loxstedt an. Der ehemalige Zug 5 Uhr 30 Min. Morgens von Geestemünde, 8 Uhr 15 Min. in Bremen, fährt jetzt 6 Uhr Morgens von Geestemünde ab und ist 8 Uhr 40 Min. in Bremen.

b) auf der Strecke Hannover-Minden-Emden. Der von Osnabrück nach Lingen verkehrende Zug von 4 Uhr 40 Min. Nachm. bis 8 Uhr 30 Min. Abends fährt jetzt 5 Uhr Nachm. bis 8 Uhr 30 Min. Abends; der sonst 4 Uhr 20 Min. Nachmittags von Emden nach Lingen (Ank. 9 Uhr 20 Min. Abends) gehende Zug ist weggefallen und dafür ein neuer, 3 Uhr Nm. Emden verlassender Zug eingelegt, der 10 Uhr 25 Min. Abends in Osnabrück eintrifft; der früher von Hannover um 2 Uhr 21 Min. Nm. abgehende, von da bis Minden als Schnellzug, von hier weiter als Personenzug verkehrende und um 10 Uhr 40 Min. Abds. in Emden ankommende Zug geht jetzt nur bis Lingen und kommt daselbst in Folge verlängerter Fahrzeit auf der Strecke von Osnabrück ab, erst um 10 Uhr 5 Min. Abends an. In umgekehrter Richtung wird der sonst 3 Uhr 40 Min. Nachm. als Personenzug von Emden, um 12 Uhr 16 Minuten Nachts als Schnellzug von Minden abgehende, um 1 Uhr 28 Min. Nachts in Hannover ankommende Zug jetzt um 6 Uhr 10 Min. Abends von Osnabrück abgelassen.

c) auf der Strecke Hannover-Cassel. Der um 4 Uhr 45 M. Morgens von Göttingen abgehende und um 7 Uhr 20 Min. Morgens in Cassel ankommende Zug verkehrte sonst von 5 Uhr bis 7 Uhr 25 Min. Morgens; desgleichen der um 3 Uhr Morg. von Göttingen abfahrende Zug ist 8 Uhr 35 Min. Morgens in Hannover, sonst 4 Uhr Morgens von Göttingen; der sonst 12 Uhr Nachts von Hannover bis Cassel (Ank. 4 Uhr 45 Min. Morg.) gehende Schnellzug ist in einen beschleunigten Personenzug verwandelt worden, der jetzt schon 11 Uhr 45 Min. Abends in Hannover abgelassen wird; umgekehrt kommt der Zug 10 Uhr 38 Min. Abends von Cassel nach Hannover (Ank. sonst 2 Uhr 40 Min. Morgens) jetzt erst 3 Uhr 55 Min. Morg. hierselbst an.

—y— **Bayerische Staatsbahnen.** (Fahrplan-Aenderungen. Bahngebiet und Fahrzeit). Bezüglich der nach dem Fahrplan vom 1. November a. c. im Gegensatz zu dem vom 1. Juni eingetretenen Aenderungen wollen wir, unter Weglassung dessen, was in dieser Beziehung nur auf die gemischten Localzüge Anwendung findet, nur Folgendes mittheilen:

a) Linie Ulm-Salzburg. Der bisherige Schnellzug, 6 Uhr 30 Min. Morgens von München, der die hier um 10 Uhr 20 Min. Abends vorher in der Richtung von Ulm mitgebrachten Passagiere von Strassburg, Mannheim etc. nach Salzburg und Wien beförderte, ist weggefallen; desgl. Schnellzug 5 Uhr Nachmittags von Salzburg bis München (Ankunft 9 Uhr 30 Min. Abends), dessen Wiener Passagiere in diesem Sommer (um 1 Uhr 50 Min. Morgens in Ulm) Anschluss nach Stuttgart und weiter fanden. An des letztern Stelle wird ein Schnellzug um 4 Uhr 30 Min. Nachmittags in München abgelassen, der 8 Uhr Abends in Ulm eintrifft, und unmittelbare Verbindung bis Stuttgart zulässt. —

b) Linie München-Aschaffenburg. Soweit diese Linie nicht durch die sub a erwähnte Abänderung des Schnellzugs zwischen Wien und Augsburg ebenfalls berührt wird, ist auf derselben mit Ausnahme eines Personenzuges keine wesentliche Aenderung eingetreten. Letzterer, der sonst 9 Uhr 20 Min. Abends in Bamberg eintraf, 10 Uhr 15 Min. Abends von hier weiter nach Aschaffenburg führte, befördert von Bamberg aus, wo er übernachtet, erst 5 Uhr Morgens weiter und kommt 11 Uhr 20 Min. Vormittags in Aschaffenburg an. Umgekehrt hat der 9 Uhr 35 Minuten Nachts aus Aschaffenburg abgehende, mit Passagieren von Cöln, Frankfurt etc. besetzte Zug, der ehedem ohne Aufenhalt bis München führte, weichen müssen. An seine Stelle ist getreten: 3 Uhr 45 Minuten Nachmittags von Aschaffenburg, 10 Uhr 10 Min. Abends in Bamberg, Uebernachtung hier, 5 Uhr Morgens von Bamberg, 3 Uhr 45 Min. Nachmittags in München. —

c) Linie Bamberg-Hof. In Folge der auf der Hauptlinie München-Aschaffenburg eingetretenen Aenderung wird Zug 9 Uhr 50 Min. Abends von Bamberg um 10 Uhr 50 Min. Abends sowie 12 Uhr 30 Min. Nachts von Hof um $10^1/_4$ Uhr Abends abgelassen.

Nächstdem sei erwähnt: Zug von Rosenheim nach Kufstein 8 Uhr bis 9 Uhr 20 Min. Abds. ist auf 6 Uhr 10 Min. bis 7 Uhr 30 Min. verlegt, desgleichen 6 Uhr bis 7 Uhr 20 Min. Abends von Kufstein nach Rosenheim auf 4 Uhr 10 Min. bis 5 Uhr 30 Min. Nachmittags; ferner cursiren neuerdings zwischen München und Starnberg anstatt der ehemaligen 4 täglichen und 4 Sonntags-Züge, täglich nur 3 gemischte Züge.

Die übrigen Veränderungen sind nicht wesentlich. Die am 11. Oct. a. c. neueröffnete Strecke Ulm-Memmingen ist mit je 2 Zügen bedacht worden. —

Nach dem Fahrplan erstreckt sich der Fahrbetrieb gegenwärtig auf folgende Strecken:

Lindau-Hof 74,5, Bamberg-Aschaffenburg 26, Ulm-Augsburg-Salzburg 41,5, Rosenheim-Kufstein 4,5, Holzkirchen-Miesbach 2,5, Ulm-Memmingen 7,5, Hochstadt-Gundelsdorf 3, Neuenmarkt-Bayreuth 3, Gunzenhausen-Ansbach 4, Pasing-Starnberg 3, zusammen 169,5 Tarifmeilen.

Fahrzeit mit Schnellzügen von München bis Aschaffenburg $12^1/_2$ Std., bis Salzburg $4^1/_4$ Std., Ulm $3^1/_4$—$3^1/_2$ Std., Lindau $6^1/_2$ Std., Hof 11 Std., Kufstein $4^1/_2$ Stunden.

Anschlüsse in Kufstein 2mal täglich nach und von Innsbruck (Botzen, Verona), in München bis 4mal täglich nach und von Stationen der Bayer. Ostbahnen, in Nürnberg 3mal täglich, desgleichen in Aschaffenburg nach Frankfurt, Darmstadt etc., in Lichtenfels nach und von der Werrabahn, in Hof nach und von Sachsen, in Ulm nach und von Württemberg, in Lindau (vermittelst Dampfschiff über den Bodensee) nach und aus der Schweiz, in Salzburg nach und von Wien.

Oesterreichische Staatsbahn. Die Ziehung der pro 1862 zu tilgenden Actien findet am 5. December d. J. statt. (S. off. Bek. S. 882.)

Ausland.

Alpenbahnen. Das „Bollettino delle strade ferrate" erwähnt eine kürzlich in Frankreich erschienene Schrift der HH. Ingenieure Dorsaz und Captier, welche die zweckmässigste Verbindung Frankreichs und Italiens durch eine Alpenbahn untersuchen. Sie bezweifeln die Ausführbarkeit des Mont Cenis-Tunnels, finden eine Simplon-Bahn zu lang und rathen deshalb zur Wahl des Grossen St. Bernhard. Die Entfernungen von Martigny sollen betragen

für Mailand	262	Kil.	via	Gr. St. Bernhard,	308	Kil.	via Simplon,
für Turin	320	„	„	„	358	„	„
für Genua	336	„	„	„	416	„	„

Die Bernhard-Bahn kann, nach den beiden Autoren, mit grössten Steigungen von 35‰ und kleinsten Curven von 300 Meter Radius angelegt, der Tunnel zur Hälfte mit Schachtbetrieb gebaut werden. Die Anlagekosten der Bahn von Martigny bis Aosta werden auf 45 Mill. Francs geschätzt, und zwar auf 250,000 Fr. pro Kilometer im Norden des Tunnels, 2,500,000 Fr. pro Kilometer Tunnel und 200,000 Fr. pro Kilometer im Süden des Tunnels.

Franco-Suisse. Der 6. Novbr. ist nun definitiv zur Eröffnung des für den directen Verkehr der Schweiz mit der Paris-Lyoner Bahn wichtigen Strecke Pontalier-Mouchard festgesetzt.

—t— **Eisenbahn von Liverpool nach Garston.** Von Liverpool wird in jetziger Zeit eine neue Eisenbahn nach Garston gebaut, die Aigburth berührt und fast immer parallel mit dem Fluss Mersey läuft. Die Bahn liegt fast auf ihre ganze Länge im Einschnitt, und zwar in der Nähe von Liverpool in einem tiefen Felseinschnitt, auf den ein Tunnel von 3200 Fuss Länge, dessen Backstein-Gewölbe schon ganz vollendet ist, folgt. Vor der Stadt Liverpool durchschneidet die Bahn einen Theil der Werke der Mersey Steel and Iron Company, so dass die im Weg stehenden Baulichkeiten dieses Eisenwerks beseitigt und dafür neue Gebäude auf der anderen Seite der Bahn wieder aufgeführt werden mussten. Das in der Stadt Liverpool zu erbauende Bahnhofs-Gebäude soll noch grösser als die beiden dort schon vorhandenen, sehr grossartigen Bahnhofshallen der Liverpool-Manchester und der Lancashire and Yorkshire Bahn werden.

(Nach dem Engineer vom 26. Sept. d. J.)

Technische Notizen.

—t— **Form der Schienenköpfe.** In den Conferenzen der oberen Betriebsbeamten des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes ist in letzterer Zeit häufig die Zweckmässigkeit der Einführung einer gleichmässigen Form der oberen Fläche des Schienenkopfes und einer dem entsprechenden gleichmässigen Lauffläche der Radreifen auf den sämmtlichen Bahnen dieses Eisenbahn-Verbandes zur Sprache gekommen. Zur Bestimmung der zweckmässigsten Form des Schienenkopfes wurden deshalb auf der Magdeburg-Leipziger Bahn an einer Menge theils älterer, theils neuerer Schienen die Form des Schienenkopfes, wie dieselbe in Folge der Abnutzung durch das Befahren sich gebildet hatte, gemessen. Dabei zeigten sich natürlich grosse Verschiedenheiten, der Werth des Krümmungs-Halbmessers des Schienenkopfes schwankte zwischen $4^3/_4$ und $8^1/_2$ Zoll, und zwar zeigte sich bei älteren Schienen in der Regel dieser Werth grösser als bei den neueren, auch in Curven bei dem äusseren Schienenstrang etwas grösser als bei dem innern. Die Neigung des Schienenkopfes nach der Mitte des Gleises hin oder vielmehr die Neigung einer Ebene, welche die Mitte der oberen Fläche des Schienenkopfes berührt, gegen die Horizontale wurde ebenfalls gemessen; das Neigungsverhältniss schwankte zwischen 1:13 und 1:37, im Mittel war es etwa 1:21, so dass die vielfach gebräuchliche Regel, die Schienen um 1:20 gegen die Mitte des Gleises geneigt zu legen, hiernach als gerechtfertigt erscheint.

Literatur.

Zeitschrift für Locomotivführer. Den für die Eisenbahn-Verwaltungen bestimmten Exemplaren dieser Nummer liegt der Prospect einer in Commission bei Wilh. Klugkist zu Hannoversch Münden mit Beginn des nächsten Jahres erscheinenden „Zeitschrift für Locomotivführer" bei. Der Prospect sagt u. A.: Es lässt sich wohl mit hohem Grade von Gewissheit voraussetzen, dass die Einwirkung einer solchen populär gehaltenen Zeitschrift, die auch humoristisch gehaltene, hierher gehörige Mittheilungen nicht ausschliesst, eine weit grössere und nachhaltigere sein wird, als die sonst üblichen Lehrbücher und technischen Zeitschriften, in denen die den Führer etwa interessirenden Mittheilungen nur vereinzelt vorkommen. Die Abwechselung des Stoffes und das periodische Erscheinen in weniger umfangreichen Heften wird zunächst wohl die Folge haben, dass alles darin Mitgetheilte gründlich gelesen und die Verschiedenheit der Ansichten zu Erörterungen und Entgegnungen in grösserem oder kleinerem Kreise Veranlassung geben wird; und sollte nicht das Vertrauen, dass die Zeitschrift in ihrer Tendenz auch wirklich dem Bedürfniss des Standes entspreche, wesentlich durch das Bewusstsein gehoben werden, dass dieselbe von Männern ausgeht und geleitet wird, die in gleicher Berufsthätigkeit und unter gleicher Einwirkung der Verhältnisse stehen?

Die Zeitschrift soll in monatlichen Heften von 1 bis $1^1/_2$ Bogen Stärke in Gross-Octav-Format erscheinen; je 12 Hefte bilden mit einer dem Bedürfniss entsprechenden Zahl lithographirter Abbildungen als Jahrgang einen Band, dem mit dem letzten Hefte ein Titelblatt und Inhaltsverzeichniss beigegeben werden soll, um dem Werke dadurch zum Nachschlagen geeignet, einen dauernderen Werth zu geben. Man abonnirt bei allen Postämtern des In- und Auslandes mit 1 Thlr. 20 Sgr. oder 2 fl. 55 kr. für den Jahrgang inclusive des Postaufschlags; durch den Buchhandel bezogen, wird es zulässig sein, den participirten Betrag jedes Monatsheftes beim Empfang desselben zu entrichten.

Wir wünschen, dass die Redaction sowohl Seitens des Führerstandes als Seitens der Bahnverwaltungen die nöthige Unterstützung finden möge, damit sie in den Stand gesetzt werde, ihr verdienstliches Werk mit Kraft und Eifer durchzuführen.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

In der heutigen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die nach §. 72 des Statuts zu einer gültigen Beschlussfassung erforderliche Anzahl von Stimmen nicht vertreten gewesen, weshalb die Herren Actionäre zu einer neuen General-Versammlung auf

den 29. November d. J., Vormittags 11 Uhr, im hiesigen Stationsgebäude

eingeladen werden, um nach Stimmenmehrheit der alsdann anwesenden Actionäre endgültig darüber zu beschliessen:

1) ob und unter welchen Bedingungen die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft das gesammte Vermögen der Prinz Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft zu dem Zwecke übernehmen soll, um die Prinz Wilhelm Eisenbahn mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn als einen integrirenden Theil der letzteren zu vereinigen;
2) ob die zufolge des Statut-Nachtrags vom 6. Juli 1853 für den Bau der Dortmund-Soester Eisenbahn emittirten Stamm-Actien Lit. B. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in Bergisch-Märkische Stamm-Actien Lit. A. umgewandelt werden sollen;
3) ob die zufolge des mit dem Staate am 14. September 1850 abgeschlossenen Vertrages eingesetzte Deputation der Actionäre um zwei Mitglieder zu vermehren;
4) ob das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen sei:
   a) auf Herstellung einer Eisenbahn von Elberfeld nach Deutz, resp. Cöln;
   b) auf Herstellung einer Eisenbahn von Unna nach Hamm;
   c) auf Herstellung einer festen Eisenbahn-Brücke bei Düsseldorf, behufs Verbindung mit dem linksrheinischen Bahnnetze;
5) ob zur Erledigung der vorstehend sub No. 1 bis 4 incl. aufgeführten Gegenstände die Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld und die Deputation der Actionäre unbeschränkt zu bevollmächtigen seien, die erforderlichen Vereinbarungen und Statut-Abänderungen herbeizuführen und die erforderlichen Capitalien durch Emission von neuen Stamm-Actien oder Prioritäts-Obligationen zu beschaffen.

In Gemässheit der Vorschriften in den §§. 66 und 67 des Statuts hat die Legitimation zur Betheiligung an der General-Versammlung in den drei letzten Tagen vor derselben durch Vorzeigung der Actien entweder bei der Direction oder bei einem öffentlichen Notar zu erfolgen.

Elberfeld, den 11. October 1862.

Der Vorsitzende der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.
Geheime Commerzienrath **Daniel von der Heydt.**

K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction beehrt sich, den P. T. Herren Besitzern von Actien bekannt zu geben, dass die 5. Ziehung von 305 Stück Actien, welche auf Rechnung des Jahres 1862 zur Tilgung zu gelangen haben, **Freitag den 5. December 1862** um Ein Uhr Mittags im Geschäftslocale der Gesellschaft in Wien (Minoritenplatz No. 42) im Beisein zweier Notare und der hierzu abgeordneten Mitglieder des Verwaltungsrathes öffentlich vorgenommen werden wird.

Wien, den 5. November 1862.

Von der General-Direction.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Jahr 1863 erforderlichen

Betriebs-Materialien

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Das Verzeichniss der Materialien, sowie die Lieferungs-Bedingungen sind in unserm Central-Büreau, im Haupt-Magazine hierselbst, in unserer Werkstätte in Crefeld und bei sämmtlichen Stations-Vorstehern zu Jedermanns Einsicht offen gelegt, auch gegen Erstattung der Copialien bei uns zu haben.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten versiegelt, portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien pro 1863“

versehen, vor dem nachstehenden Submissions-Termine an uns einsenden.

In den Offerten ist die Bezeichnung des offerirten Gegenstandes, der Preis und Lieferungsort deutlich und bestimmt anzugeben und wo es angänglich auch Proben beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt am

Freitag den 21. November d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale hierselbst, Bahnhof Marschierthor, in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten.

Die Letztern bleiben noch drei Wochen nach diesem Termin an ihre Offerten gebunden, innerhalb welcher Frist eventuell der Zuschlag erfolgt. Wer nach Ablauf dieser Frist nicht benachrichtigt ist, hat anzunehmen, dass seine Offerte abgelehnt worden, und die etwa eingesandten Proben wieder abholen zu lassen.

Aachen, den 28. October 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Betriebsjahr 1863 erforderlichen Oberbau-Materialien, als:

1) 10,000 Stück eichener Bahnschwellen à 8 Fuss Länge,
2) 1,000 „ „ Weichenschwellen à 9, 10, 11, 12 und 13 Fuss Länge, und zwar von jeder Sorte 200 Stück,
3) 1,500 Stück Eisenbahnschienen nach dem Preussischen Normal-Profil,
4) 3,000 Stück Laschen hierzu,
5) 3,000 „ Laschenbolzen mit einer Mutter,
6) 3,000 „ Laschenbolzen mit 2 Muttern,
7) 1,000 „ Unterlagsplatten,
8) 20,000 „ Hakennägel,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst und auf den Stationen Homberg, Neuss und Obercassel zur Einsicht offen gelegt, auch auf portofreien Antrag Copien davon bei uns zu haben.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten versiegelt, portofrei mit der Aufschrift

„Submission auf Oberbau-Materialien“

vor dem nachstehenden Submissions-Termine an uns einsenden.

Der Preis der Schwellen ist pro Stück franco Bahnhof Aachen M oder Aachen T, Baal, Homberg, Obercassel oder Neuss; der der Schienen und des Kleineisenzeugs pro 1000 Pfd. franco Aachen M. oder Aachen T, Homberg, Obercassel oder Neuss, in Buchstaben anzugeben.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt am

Montag, den 1. December cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäftslocale hierselbst, Bahnhof Marschierthor in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Aachen, den 3. November 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

2500 Stück Stossschwellen,
4450 Stück Mittelschwellen,
3600 laufd. Fuss Weichenhölzern,
36 Stück Telegraphen-Masten und
300 Stück Telegraphen-Stangen

für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht offen und können Abschriften gegen Erstattung der Schreibgebühren mitgetheilt werden.

Die Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schwellen etc."

bis zum **1. December cur. Vormittags 10 Uhr** bei uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 7. November 1862.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 98,520 laufende Fuss oder 2,261,034 Pfd. gewalzter Eisenbahnschienen für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht offen und können gegen Erstattung der Schreibgebühren mitgetheilt werden.

Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Schienen"

bis zum **2. December c. Vormittags 10 Uhr** an uns einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 8. November 1862.

Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

a) 4800 Stück oder 27,552 Pfund gewalzten Unterlags-Platten,
b) 9600 Stück oder 69,120 Pfund gewalzten und gelochten schmiedeeisernen Seitenlaschen,
c) 76,000 Stück oder 45,600 Pfund Haknägeln und
d) 19,200 Stück oder 29,952 Schraubenbolzen

für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht offen und können gegen Erstattung der Schreibgebühren mitgetheilt werden.

Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Oberbaumaterialien"

bis zum **3. December cur. Vormittags 10 Uhr** bei uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 8. November 1862.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königl. Saarbrücker Eisenbahn.

Verpachtung der Bahnhofs-Restauration zu St. Johann-Saarbrücken.

Vom 1. Januar 1863 ab soll die Restauration auf hiesigem Bahnhofe neu verpachtet werden. Der jährliche Pachtzins ist auf **fünfhundert Thaler** festgesetzt und wird ohne Rücksicht auf etwaige höhere Gebote eventuell der Zuschlag erfolgen. Die freie Auswahl unter sämmtlichen Bewerbern, sowie auch das Recht, alle Offerten abzulehnen, bleibt der Direction vorbehalten. Heizung und Beleuchtung der Wartesäle hat Pächter auf seine Kosten zu bewirken. Die Bedingungen können in unserem Central-Büreau bei Herrn Büreau-Vorsteher Matthiesen, sowie auf den Stationen Bingerbrück, Creuznach, Neunkirchen und Trier bei den betreffenden Stations-Vorstehern eingesehen, auch auf portofreie Ersuchen in Abschrift bezogen werden.

Zur Eröffnung der versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Offerte zur Pachtung der Bahnhofs-Restauration zu St. Johann-Saarbrücken"

uns einzureichenden Offerten, welchen etwaige Atteste über Qualification und Cautionsfähigkeit beizufügen sind, ist Termin auf

Dienstag, den 25. November cr. Vormittags 10 Uhr

in unserem Central-Büreau anberaumt. In diesem Termine wird die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden. Der Zuschlag oder die Ablehnung erfolgt spätestens bis zum 15. December cr., bis wohin die Bieter an ihr Gebot gebunden bleiben. Diejenigen Bewerber, welche innerhalb dieser Frist keinen Bescheid erhalten, haben ihre Offerten als abgelehnt zu betrachten.

Saarbrücken, den 5. November 1862.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Lieferung von ca. viertausendfünfhundert Stück Bahnschwellen soll im Wege des öffentlichen Aufgebots beschafft werden.

Die gedruckten Lieferungsbedingungen sind auf unserm Verwaltungsbüreau im hiesigen Empfangsgebäude zu haben und werden auf portofreie Gesuche den Betreffenden durch dasselbe zugesandt werden.

Versiegelte und mit der Bezeichnung:

„Schwellenlieferung"

versehene Anerbietungen sind spätestens bis zum

1. December ds. Js. Mittags 12 Uhr

bei der unterzeichneten Direction einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 8 Tagen vom 2. December d. J. an gerechnet und bleiben bis zu diesem Zeitpuncte Diejenigen, welche sich zur Uebernahme der Lieferungen bereit erklärt haben, an ihre Forderung gebunden.

Lübeck, den 6. November 1862.

Die Direction.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Ende October 1862.

1 Flachschiene (218 Pfd.) von Gleiwitz, fehlt in Grottkau.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Ende October. A. Fehlende:

H S. 1 Kübel mit Butter (45 Pfd.).
H L 5016. 1 Kiste Manufactur-Waaren (54 Pfd.).
FC 8626. 1 Kiste mit baumwollenen Waaren (37 Pfd.).
1 Stuhl und 1 Brett.
L S 540. 1 Modell von Holz (5 Pfd.).
S. 2 leere Körbe (47 Pfd.).
WH 634. 1 Kiste, Inhalt unbekannt (125 Pfd.).
M 307. 1 Ballen Leder (287 Pfd.).
Dahne. 4 Pack leere Säcke (166 Pfd.).
Adresse. 1 leeres Fass (14 Pfd.).
C B 111. 1 Ballen mit wollenen Waaren (40 Pfd.).

B. Ueberzählige:

H S 74. 1 Kiste mit Pomadenbüchsen (34 Pfd.).
E G 145. 1 Ballen baumwollene Waaren (23 Pfd.).
A S C 1592. 1 Kiste mit leeren Glasflaschen und 1 Sack (34 Pfd.).
S. 1 leeres Fass ohne Deckel (10 Pfd.).
F & P 1786. 1 Kiste, Inhalt unbekannt (36 Pfd.).

Holsteinische Eisenbahnen. Ende September 1862.

Ueberzählige:

W 1028. 1 Kiste Holz-„Drechsler- und Bildschnitzer-Arbeiten und 1 Stück Steinzeug (25 Pfd.), lagert in Itzehoe.
2 kleine Kammräder (44 Pfd.) lagern in Crempe.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Taunus-Eisenbahn. October 1862:

Einnahme für Personen	Güter	Extraord.	Summa	Bis ult. Oct. 62:
58,939 fl.	21,796 fl.	1,327 fl.	82,062 fl.	793,584 fl.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke, können eingesandt werden.

„Alle Gattungen Telegraphendraht"

aus den anerkannt guten Siegener Roheisen-Sorten hergestellt, liefert die Drahtfabrik von **Siegen** (Westphalen).

J. H. Dresler senior.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 22. November.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 20. December.
do. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 17. Januar 1863.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 14. Februar 1863.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Bis auf Weiteres £ 3 — für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter, £ 4 — für andere Waaren mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser zahlbar zum laufenden Course. Unter 10 Shilling und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in **Leipzig**: die Herren General-Agenten Julius **Böheim**, Reichsstr. No. 26. — **Geo. Theo. Lindner**, Grimmaische Strasse No. 6. — **Ottomar Rödl**, Hainstrasse No. 1. — **Carl O. R. Viehweg**, Petersstrasse No. 15; in **Döbeln** Herr **J. G. Semmig**.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Im Verlage von **F. Tempsky** in Prag ist soeben erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Anton Wach,
Gemeinnütziger Baurathgeber
bei allen
Arbeits- und Materialberechnungen
im Baufache,

mit Beifügung der am häufigsten gebrauchten Formeln und andern technischen Behelfen, nebst Angabe der gegenwärtigen Arbeits- und Materialpreise.

Für Baubeflissene, Bauherren, Guts- und Hausbesitzer, sowie für Jedermann, der Rechnungen, Bemessungen und Ausweise über Baubestandtheile zu liefern oder zu beurtheilen hat.

Vierte vollständig umgearbeitete und vermehrte Auflage.

8. brosch. 31 Bogen. Preis 1 Thlr. 22½ Ngr.; in englischer Leinwand eleg. gebund. 2 Thlr.

Obwohl diese neue Auflage an Stoff und Reichthum des Inhaltes wieder bedeutend vermehrt wurde, konnte doch durch zweckmässige Druckeinrichtung und durch die möglichst präcise und gedrängte Darstellungsweise des Herrn Verfassers so viel Raum gewonnen werden, dass die Seitenzahl nicht sehr bedeutend zunahm, und durch Anwendung eines eigens angefertigten, sehr dünnen und doch kräftigen Papieres, die Dicke des Buches wesentlich vermindert wurde, so dass es in der Seitentasche bequem getragen werden kann.

Die Abschnitte über die Erdarbeiten, Bewegung der Baumaterialien, Felsensprengungen, sowie über Pflasterung, Mörtelguss etc. sind ganz neu bearbeitet. Von besonderm Interesse ist eine vergleichende Zusammenstellung der Verhältnisse von 82 Brücken, sowie der vielen andern Tabellen, welche, sowie die Vollständigkeit der bis ins kleinste Detail gehenden Angaben, dem Techniker vielfache Rechnungen und alles weitere Nachschlagen ersparen.—Obgleich diesem Buche die österreichischen Maass- und Gewichtsverhältnisse etc. zu Grunde gelegt sind, ist es doch auch für andere Länder ebenso anwendbar, da die Reductionen genau angegeben sind, und da die wichtigsten Arbeiten nicht in Geld, sondern in Taglöhnen berechnet sind. Es ist das ein Vorzug dieses Buches vor allen ähnlichen Werken.

Verlag von **Friedrich Vieweg** und **Sohn** in **Braunschweig.** (Zu beziehen durch jede Buchhandlung.)

Der Zollverein Deutschlands
und die Krisis, mit welcher er bedroht ist.

Erstes Heft. Mit einer Tafel. gr. 8. Fein Velinpap. geh. Preis 12 Sgr.

Im Verlage der Buchhandlung **J. G. Engelhardt** (B. Thierbach) in **Freiberg** ist soeben erschienen und durch alle Buchhandlungen des In- und Auslandes zu beziehen:

Die
Schiebersteuerungen.
Mit besonderer Berücksichtigung
der
Locomotiven-Steuerungen.
Von
Dr. Gustav Zeuner,
Professor der Mechanik und theoretischen Maschinenlehre am eidgenössischen Polytechnicum zu Zürich.

Zweite verbesserte und vermehrte Auflage.

Mit 44 in den Text eingedruckten Holzstichen und 5 lithographirten Tafeln.
gr. 8. satin. Velinp. eleg. geh. Preis 1⅔ Thlr.

Die
Thomas'sche Rechenmaschine.
Für Mathematiker, Astronomen, Ingenieure, Finanzbeamte, Versicherungsgesellschaften und Zahlenrechner überhaupt.
Von **F. Reuleaux,**
Professor in Zürich.
Separatabdruck a. d. „Civilingenieur" Bd. VIII. Heft 3.
Mit einer lithographirten Tafel.
gr. 8. satin. Velinp. eleg. geh. Preis 10 Ngr.

Bei W. Levysohn in Grünberg ist erschienen:
Theoretischer und practischer Versuch
über
die Traubenkur
von **Dr. H. Curchod,**
ordentl. Mitglied des Sanitäts-Collegiums im Waadtland,
im Auszuge übersetzt und mit Anmerkungen versehen von **Dr. W. Schirmer**, pract. Arzt.
Preis: 8 Sgr.

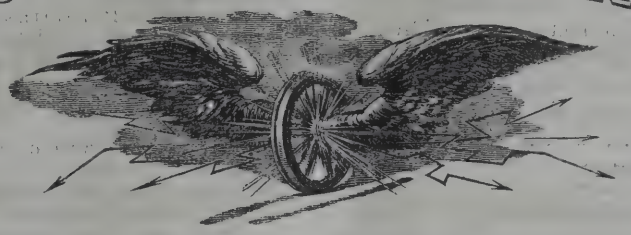
Verlegt und herausgegeben von dem **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig.

№ 92. **Zeitung des Vereins** 1862.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.



deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 15. November 1862.

Inhalt: Die Freiburger (Oron-) Eisenbahn. — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Pferdebahn von Stuttgart nach Berg. Bayerische Staatsbahnen, Ansbach-Würzburg, Nördlingen-Wasseralfingen. Oesterr. Südbahn, Marburg-Klagenfurt. Odenwaldbahn, Heidelberg-Mosbach. Eisenbahnbrücke bei Düsseldorf. Eisenbahnprojecte in Kurhessen. Berlin-Charlottenburg-Potsdam. Lübeck-Hamburg. — Eisenbahn-Betrieb: Bergisch-Märkische Eisenbahn, Fahrpreis-Ermässigung für Schulkinder. Ostdeutscher Eisenbahn-Verband. Kohlen- und Getreide-Tarif für Sendungen von Bodenbach nach Berlin und Leipzig. Thüringische Eisenbahn, Getreide-Tarif. Württembergische Staatsbahnen, Tarifänderungen und Fahrplanänderungen. Brünn-Rossitzer Eisenbahn, electrischer Telegraph. — Ausland: Neapel-Salerno, Ancona-Foggia. Schwedische Eisenbahnen. Ostindische Eastern-Bengal Eisenbahn. — Technische Notizen: Strassen-Locomotiven, Versuche in Thetford. — Telegraphenwesen: Preussen — Schifffahrt: Grosse Dampfschiff-Unternehmungen. Verkehr des Hafens von Liverpool. Württemberg, Bodensee-Dampfschifffahrt. — Literatur: Karte des Elbing-Oberländischen Canals. Jansen, die Bedingtheit des Verkehrs etc. — Miscellen: Tollkühner Streich. Ein Menschenleben um eine Gans. — Anzeiger: Officieller Theil. **Königl. Sächs. Westl. Staats-Eisenbahnen**, Frachtherabsetzung für Ziegeln etc. **K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft**, Actien-Ziehung. Submissionen der **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter**, **Lübeck-Büchener** und **Königl. Ostbahn.** — **Fehlende etc. Güter** der Frankfurt-Hanauer und Oesterr. Südbahn. — **Einnahme** der Wilhelms-Bahn, Oberschlesischen, Oppeln-Tarnowitzer, Neisse-Brieger, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Die Freiburger (Oron-) Eisenbahn.

(Chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix.)

Nach dem Jahresberichte pro 1861.

Die in den ersten Tagen des Monats September d. J. vollständig eröffnete Oronbahn* „ist eine der malerischsten der ganzen Schweiz. Sie führt zunächst an dem spiegelklaren Genfersee vorüber und lässt den entzückten Blick des Eisenbahn-Reisenden über die riesigen Berge Savoyens und des Waadtlandes schweifen, deren Fuss von dem Wasser des Sees bespült wird. Während uns ein Tunnel plötzlich dieses herrliche Panorama entzieht, werden wir rasch in die dichtbewaldeten Berge und die fruchtbaren Thäler des Kanton Freiburg versetzt. Bis zu der Stadt dieses Namens wechseln die prachtvollsten Aussichten und den Schluss krönt eins der grössten und kühnsten Eisenbahnbauwerke der Schweiz, die Eisenbahnbrücke über die Saaneschlucht bei Belliswyl**, welche selbst die Sitterbrücke bei St. Gallen an Länge und Höhe überbietet."

Nicht so versprechend wie diese Schilderung klingen die Mittheilungen über die financielle Seite des Unternehmens.

Schon seit einer Reihe von Jahren sind wir gewöhnt, in den Schweizer Blättern die Verhältnisse der fraglichen Bahn in einem ungünstigen Lichte betrachtet zu sehen. Dass die Aussichten und Verhältnisse der genannten Bahn gerade keine sehr glänzenden sein können, ergiebt sich schon aus den topographisch-statistischen Verhältnissen der Gegenden, welche die Bahn durchzieht. Die Terrainschwierigkeiten sind bedeutend und haben eine grosse Anzahl von Tunneln, Viaducten und Brücken, welche grosse Summen verschlangen, nöthig gemacht. Dazu kommt, dass der Kanton Freiburg, welchen die Bahn durchzieht, zu den schwach bevölkerten der Schweiz gehört und dass sich seine Einwohner mit der Production von nur wenigen ins Gewicht fallenden Rohstoffen beschäftigen. Es ist daher ein bedeutender Localverkehr weder beim Personen- noch beim Gütertransport in Aussicht zu stellen*. Auch auf einen grossen directen Verkehr kann die Oronbahn nicht wohl rechnen, da sie den durchgehenden internationalen Verkehr von der Westschweiz und Frankreich nach der nördlichen und östlichen Schweiz sowie nach Deutschland mit ihrer in kaum 40 Kilometer Entfernung nebenher laufenden Parallel- (der West- und Ostwest-) Bahn, nämlich mit der Linie Lausanne-Iverdon-Neuenburg-Biel-Basel zu theilen hat, welche ihr eine bedenkliche Concurrenz bereiten muss. Letztere, welche dieselben Ausgangs- und Endpuncte hat, geniesst nämlich nicht nur den Vortheil des directen Anschlusses an das Französische Westbahnnetz mittelst der Franco-Suisse, sondern sie hat dazu noch, was die Hauptsache ist, in Lausanne resp. Morges die der Westbahn gehörige Kopfstation inne, von wo der Verkehr erst auf die von dort abzweigende Linie der Oronbahn übergehen könnte, was die Westbahn jedenfalls aus dem Triebe der Selbsterhaltung zu verhindern wissen wird.

Dass man in der Schweiz diese ungünstigen Verhältnisse und Aussichten der Oronbahn genügend würdigte, zeigte sich bereits bei der Projectirung und dem Bau der Oronbahn.

Obgleich unter dem Patronate des reichen Genfer Bankiers Barthony, dessen Antheil an der Bahn sich nach Millionen berechnet, begonnen, konnte doch die Gesellschaft für ihre Actien in der Schweiz keinen Markt finden. Viele Actionäre blieben mit ihren Einzahlungen im Rückstand und so laborirte das Unternehmen von vornherein an Geldverlegenheiten. Man sah sich schliesslich genöthigt, die Hülfe Freiburgs in Anspruch zu nehmen, welches denn auch mit seinem Credit für die Bahn eintrat, indem

* So genannt von der Station Oron, bis wohin bis vor Kurzem das südliche Ende der Bahn von Lausanne ab eröffnet war. Mit Recht wird dieselbe neuerdings „Freiburger Bahn" genannt, indem sie den ganzen Kanton Freiburg von Nordost (von der Bernischen Grenze bei Thörishaus) nach Südwest durchschneidet. Erst bei der Station Oron, wenige Meilen von Lausanne, tritt sie auf das Gebiet des Kanton Waadt über. Die Hauptstationen sind: Thörishaus, Freiburg, Romont, Oron, Lausanne. Die Strecke Genevè-Versoix ist an die Schweizer Westbahn verpachtet. — Ueber die Eröffnung der Bahn vergl. No. 76 S. 755.

** Ihre Länge beträgt 332 Meter; sie ruht auf 4 Pfeilern von Eisenröhren von 78 Meter Höhe vom Wasserspiegel bis zu den Schienen mit einer Fundation von 80 Meter Steinunterlagen.

* Nur der Touristenverkehr und der Weintransport möchten auf Zeiten günstige Resultate bringen.

der Staat wie die Stadt Freiburg grosse Anlehen contrahirten, welche zum Theil nur in England zu realisiren waren.

Bei dem Dunkel, welches trotzdem über den pecuniären Verhältnissen der Oronbahn lag, war es uns von grossem Interesse, in der Schweizer Eisenbahn- und Handels-Zeitung* die Hauptdaten des vor einigen Wochen erschienenen Jahresberichts pro 1861 der fraglichen Bahn mitgetheilt zu finden, welche wir uns beeilen, unseren Lesern in Folgendem vorzulegen:

1) Verwaltungs-Angelegenheiten.

In Folge der erhöhten financiellen Betheiligung des Staats an dem Bahnunternehmen hat im Laufe dieses Sommers eine Abänderung der Verwaltungs-Einrichtungen in dem Sinne stattgefunden, dass dem Staate eine grössere directe Einwirkung und Controle eingeräumt wurde. Er ernennt 4 Mitglieder des Verwaltungsrathes, sowie 3 Mitglieder und den Präsidenten des Directions-Comité; er bestimmt die Gehalte der höheren Angestellten, genehmigt diejenigen des übrigen Personals, prüft das Budget und die Rechnungen, genehmigt oder inhibirt alle wichtigen Beschlüsse und controlirt die ganze Geschäftsführung mittels regelmässiger Einsichtnahme aller Sitzungsprotocolle, Finanz-Ausweise, Cassen-Etats, Berichte etc. Diese Befugnisse des Staates Freiburg beziehen sich übrigens nur auf die in seinem Gebiete gelegene Bahnstrecke.

2) Bilanz am 31. December 1862.

	Francs	C.
Rückständige Einzahlungen auf Stamm-Actien	2,601,300	—
„ „ Prioritäts-Actien	22,500	—
Allgemeine Unkosten	1,695,235	37
Bau-Ausgaben	21,709,687	37
Verzinsung der Actien	1,427,817	66
Herstellungskosten der Strecke Genève-Versoix	5,130,906	77
Verzinsung der Obligationen für Genève-Versoix	650,209	9
Betriebsverlust aus der Strecke Thörishaus-Balliswyl **	83,642	14
Cautionen in Freiburg und Bern	302,400	—
Portefeuille	382,500	—
Verschiedenes (Contocorrent-Debitoren etc.)	245,338	1
Activa	34,251,536	41
23,465 Stamm-Actien à 500 Fr.	11,732,500	—
760 Prioritäts-Actien à 500 Fr.	380,000	—
Eingezahlt auf das Anleihen von 16,000,000 Fr.***	14,191,537	37
Rückzuerstattende Actien-Einzahlungen***	410,000	—
Obligationen für die Strecke Genève-Versoix	5,303,610	—
Cautionen von Bau-Unternehmern	340,000	—
Netto-Ertrag der Strecke Genève-Versoix ****	445,155	58
Ertrag von angelegten Geldern	470,033	27
Schwebende Schuld für Baukosten etc.	978,700	19
Passiva	34,251,536	41

3) Actien.

Unter den einzelnen Posten der Bilanz begegnen wir zunächst den Actien im Gesammtbetrag von fast 12 Millionen Fr. Von den 23,465 Stamm-Actien gehören

der Stadt Freiburg	4000	= 2,000,000 Fr.
dem Staate Freiburg	2000	= 1,000,000 „
der Stadt Lausanne	1200	= 600,000 „
Privatpersonen	16,265	= 8,132,500 „

Die Stadt und der Staat Freiburg hatten am 30. Juni c. ihre Actien vollständig eingezahlt.

Die Stadt Lausanne schuldete am 30. Juni c. noch 200,000 Fr., welche bis zur Eröffnung der Linie gezahlt werden sollten.

Privatpersonen schuldeten am 30. Juni c. noch 1,878,300 Fr., nachdem die letzte Einzahlung von 10 Proc. oder 50 Fr. zum 1. Januar c. ausgeschrieben worden war.

Im Ganzen wurden auf Stamm-Actien eingezahlt:

im Jahre 1861 . . 131,850 Fr.
im I. Semester 1862 523,000 „

und es blieben am 30. Juni c. noch 2,078,300 Fr. rückständig.

Mit einem Theile der Stamm-Actionäre (2464 Actien) ist ein Uebereinkommen dahin getroffen worden: dass die Gesellschaft bis zum 1. Januar 1865 ihrem Rechte, die unvollständig eingezahlten Actien zu annulliren, entsagt, wogegen die betreffenden Actionäre eine Summe von 480,000 Fr. des vom Kanton Freiburg aufgenommenen Anleihens gezeichnet haben. Mit diesen Obligationen zum Pari-Cours können die rückständigen Actien-Einzahlungen geleistet werden. Den übrigen Actionären kündigt der Verwaltungsrath an, dass er entschlossen sei, die statutarischen Massregeln der Strenge anzuwenden, sobald ihm der günstige Augenblick zum Verkauf der Actien gekommen scheine.

Auf die 760 Prioritäts-Actien wurden eingezahlt:

im Jahre 1861 . . 47,700 Fr.
im I. Semester 1862 10,750 „

so dass nur noch 11,750 Fr. zu zahlen bleiben. Die letzte Einzahlung von 10 Procent oder 50 Fr. war ebenfalls zum 1. Januar c. ausgeschrieben worden.

Die letzte Verzinsung der Stamm- und Prioritäts-Actien hat pro term. 1. Juli c. stattgefunden. Da die Bauzeit beendigt ist, so bleiben die Actien fortan auf den wirklichen Ertrag der Bahn angewiesen.

Die 410,000 Fr. Actien-Einzahlungen, welche unter den Passiven figuriren, waren laut Vertrag vom 26. Juni 1860 dem Staate Freiburg zu erstatten, was im Laufe dieses Jahres geschehen ist.

4) Die consolidirten Schulden der Gesellschaft, im Gesammtbetrag von 28,900,000 Fr., bestehen aus 3 Anleihen:

1. Einer Summe von 10,000,000 Fr. dreiprocentiger Obligationen, welche der Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève für die Herstellung der Strecke Genève-Versoix zum Cours von 54 Proc. ausgehändigt worden sind. Die Rückzahlung erfolgt durch Ausloosungen innerhalb 96 Jahren. — Der Emissionswerth dieses Anleihens beträgt nach unserer Quelle 5,400,000 Fr., während er in der Bilanz nur mit 5,303,610 Fr. angesetzt ist. — Die Herstellungskosten der Bahn Genève-Versoix betrugen übrigens am 31. December 1861 5,419,751 Fr. 36 C. (nicht 5,130,906 Fr. 77 C., wie in der Bilanz steht), so dass die Obligationen zur Vergütung dieser Summe nicht vollständig ausreichen, und der kleine Rest sowie etwaige weitere Bau-Ausgaben in baarem Gelde gezahlt werden müssen.

2. Dem Darleihen des Staates Freiburg in Höhe von 16,000,000 Fr. Am 30. Juni c. war nicht nur diese Summe, sondern auch ein später zu erstattender Ueberschuss von 348,743 Fr. 44 C. vollständig gezahlt.

3. Dem am 22. Mai c. bei den Herren Glyn, Mills & Co. und Bischoffsheim & Goldschmidt in London contrahirten Prioritäts-Anleihen von 7,500,000 Fr., auf welche Summe am 30. Juni schon 2,803,000 Fr. eingezahlt waren. Die nur im Allgemeinen als ausserordentlich lästig bekannten Bedingungen dieses Anleihens werden in dem Geschäftsbericht nicht angegeben.

Mit diesen 3 Anleihen ist natürlich die financielle Lage der Gesellschaft noch nicht bereinigt. Denn nicht nur, dass das dritte Anleihen in kurzer Frist zurückgezahlt werden muss und dies nur mittels einer neuen Geldaufnahme geschehen kann, — auch zur Deckung der Baukosten werden weitere Summen erforderlich sein. Endlich constituiren die während einer Reihe von Jahren unvermeidlichen Betriebsausfälle eine neue Schuld gegenüber dem Staate Freiburg.

Das jährliche Bedürfniss für Verzinsung der Obligationen dürfen wir auf 1,550,000 Fr. veranschlagen.

5) Baukosten.

a) Die Strecke Genève-Versoix kostete am 31. Dec. 1861 5,419,751 Fr. 36 C., und zwar für

	Francs	C.
Grundentschädigungen und Expropriationskosten	1,256,892	98
Erdarbeiten und Kunstbauten	1,315,254	46
Oberbau (matériel de la voie en approvisionnement)	698,581	45
Ingenieurs und Bau-Angestellte	69,265	76
Büreau-Ausgaben und verschiedene Unkosten	8,431	59
Stationen, Werkstätten, Bahnwärterhäuser	129,942	5
Weichen und Drehscheiben*	45,896	54
Abschluss und Anpflanzungen	39,053	—
Telegraphen	5,614	33
Mobiliar	8,873	83
Kosten für Einrichtung des Betriebs	18,651	22
Unterhalt	74,402	7
Allgemeine Unkosten der Gesellschaft	57,922	30
Zinsen vor der Cession etc.	190,969	78
Entschädigung für die Genfer Subvention	1,500,000	—
	5,419,751	36

d. h. (bei einer Bahnlänge von $11_{,831}$ Kil.) 457,252 Fr. pro Kilometer. Da die Linie Genève-Versoix in Genève keinen eigenen Bahnhof hat, so muss sie für die Mitbenutzung desjenigen der Gesellschaft Lyon à Genève jährlich 20,000 Fr. Entschädigung zahlen. Zu 5 Proc. gerechnet, kommt dies einem Capital von 400,000 Fr. gleich, und die kilometrischen Herstellungskosten der Linie Genève-Versoix erheben sich dadurch auf 491,907 Fr.

b) Für die Linie Bernische Grenze-Freiburg-Lausanne wird nach den gegenwärtigen Anschlägen der Bau dieser 86 Kilometer langen Strecke circa 33,500,000 Francs, also 390,000 Fr. pro Kilometer kosten. Das ganze Unternehmen (beide Linien zusammen) käme also auf circa 400,000 Fr. pro Kilometer zu stehen.

6) Betrieb der Linie Genève-Versoix.

Die Einnahmen auf dieser Strecke betrugen	1860	1861
für Personen	Fr.	256,647 85
für Gepäck und Hunde	„	15,534 20
für Eilgut	„	14,159 45
für Frachtgut	„	114,027 18
	Fr. 375,908 20	400,368 68

* Diese Zeitung erscheint seit Anfang dieses Jahres in Zürich und scheint sich neuerdings mehr mit den Eisenbahnen beschäftigen zu wollen als bisher, wo sie, obgleich an die Spitze ihres Titels die Eisenbahnen gestellt worden sind, deren Angelegenheiten verhältnissmässig nur wenig Raum in ihren Spalten gönnte.

** Seit 2. Juli 1860.

*** Vom Staate Freiburg.

**** Vom 21. Juni 1858 bis 31. Dec. 1860.

* Voies en fer et dépendances.

	1860	1861
Die Betriebskosten betrugen . . . . . „	150,363 28	158,316 —
Rest . . . . . Fr.	225,544 92	242,052 68
Antheil des Quest . . . . . „	21,359 —	22,831 73
Rest . . . . . Fr.	204,185 92	219,220 95
Für die Benutzung des Bahnhofs Genève „	20,000 —	20,000 —
Netto-Einnahmen . . . . . Fr.	184,185 92	199,220 95
Kilometrischer Brutto-Ertrag* . . . . „	28,493 —	30,347 5
Kilometrischer Netto-Ertrag** . . . . „	15,568 8	16,838 89

Zur Verzinsung des Obligations-Capitals sind aber (incl. Prämien-Amortisation) circa 310,000 Fr. im Ganzen oder 26,200 Fr. pro Kilometer erforderlich, so dass diese Bahnstrecke wohl noch 10 Jahre lang eine Last für die Gesellschaft sein und jährlich bis 100,000 Fr. Zuschuss erheischen wird.

7) Betrieb der Linie Thörishaus-Balliswyl.

Die Einnahmen auf dieser Strecke betrugen:

	1860***	1861
für den Personen-Transport Fr.	41,871 85	66,504 41
für Gepäck-Transport . . . „	2,140 81	3,241 21
für Wagen- u. Vieh-Transport „	1,528 60	2,998 15
für Messagerien und Geld . „	755 65	1,623 1
für Frachtgut . . . . . „	10,128 1	26,133 15
Verschiedenes . . . . . „	99 59	431 47
im Ganzen Fr.	56,524 51****	100,931 40
Die Betriebskosten betrugen† „	79,918 60††	159,400 50
Netto-Verlust . . . . . „	23,394 9	58,469 10
Kilometrischer Brutto-Ertrag „	6,737 53†††	6,015 34
Kilometrischer Netto-Verlust „	2,788 50†††	3,425 6

Wir sehen daraus, dass der kilometrische Ertrag im Jahre 1861 sich gegen das Vorjahr vermindert hat; es liegt dies aber einzig daran, dass die Bahnstrecke 1860 nur während des zweiten Semesters im Betriebe war, und dieses Semester immer einen grössern Verkehr aufweist, als das erste. In Wirklichkeit ergaben die 183 Tage vom 2. Juli bis 31. Dec. 1860 eine Brutto-Einnahme von 56,524 Fr. 51 C.

1861 „ „ „ „ „ „ 56,700 „ 89 „

also beinahe genau dieselbe Summe, was sich freilich auch nicht als ein glänzendes Resultat betrachten lässt.

* Auf $13_{,193}$ Kil. berechnet.

** Auf $11_{,831}$ Kil. berechnet.

*** Vom 2. Juli bis 31. December.

**** Nach S. 22 des Berichts; nach der Bilanz dagegen nur 51,573 Fr. 35 C.

Die Brutto-Einnahmen, welche vom 1. Jan. bis 3. September 1862 auf der $16_{,779}$ Kilometer langen Strecke von der Bernischen Grenze bis Balliswyl, und vom 4. bis 30. September c. auf der 86 Kilometer langen Strecke von der Bernischen Grenze bis Lausanne erzielt wurden, betragen nach einer spätern Mittheilung der „Schw. E.-Ztg." 140,066 Fr. 3 C. für Reisende und Gepäck, wovon 93,239 Fr. 33 C. auf den Monat September, und 21,162 Fr. 68 C. für Güter, wovon 1504 Fr. 91 C. auf den September kommen. Hierbei sind die Einnahmen der Centralbahn-Strecke von Bern bis zur Bernisch-Freiburgischen Grenze ausgeschieden; auch fehlen pro September die Einnahmen für den von der Centralbahn besorgten, aber noch nicht verrechneten Waarentransport zwischen Balliswyl und der Bernischen Grenze, sowie der Erlös für Personenbillets, welche von den eidgenössischen Postbüreaus verkauft wurden, so dass die wahren Einnahmen pro September sich also etwas höher stellen werden.

Der Güterverkehr auf der ganzen Linie ist am 3. Novbr. eröffnet worden.

† 9500 Fr. für jeden der $16_{,779}$ Kilometer.

†† Nach S. 24 des Berichts; nach der Bilanz dagegen 79,780 Fr. 50 C.

††† Auf $8_{,3895}$ Kilometer berechnet.

8) Gegenwärtiger Betrieb von Thörishaus-Lausanne.

Der Locomotiven- und Wagenpark der Linie Thörishaus-Lausanne besteht aus 12 achträdrigen Tender Locomotiven, nach dem verbesserten Engerth'schen System, aus der Maschinenfabrik in Esslingen, 40 Personen- und 160 Güterwagen, sämmtlich aus der Fabrik Neuhausen bei Schaffhausen, nach nordschweizerischem Modell gebaut.

Von einer Schätzung der Einnahmen auf der ganzen Linie von der Bernischen Grenze bis Lausanne kann noch nicht die Rede sein. Dagegen lassen sich die Kosten des neuen Betriebs, zufolge des mit H. C. Bergeron abgeschlossenen Vertrags, ziemlich genau berechnen.

Es hat nämlich H. Bergeron, ehemaliger Ingenieur der Französischen Westbahn, den Betrieb der genannten Bahnlinie auf eigene Kosten und Gefahr, aber mittels des der Gesellschaft gehörigen Materials und unter ihrer Aufsicht, als Betriebs-Director (directeur de l'exploitation) übernommen. Er besorgt den gesammten Dienst der Fahrzeuge, der Zugkraft, der Expedition, der Bahnhöfe, der Beaufsichtigung und des Unterhalts der Bahn etc. und bezieht dagegen jährlich:

wenn die kilometrische Brutto-Einnahme nicht mehr als 18,000 Fr. beträgt: 8100 Fr. pro Kilometer;

wenn dieselbe zwischen 18,000 und 20,000 Fr. beträgt: 45 Procent;

wenn dieselbe zwischen 20,000 und 30,000 Fr. beträgt: 9000 Fr. pro Kilometer und 30 Proc. des Betrages über 20,000 Fr.;

wenn dieselbe 30,000 Fr. oder mehr beträgt: 40 Proc.

Mit diesem Vertrage verschmilzt sich ein anderes, schon etwas früher mit H. R. Wieland, Ingenieur aus Basel, getroffenes Uebereinkommen, durch welches dieser sich verpflichtete, alle regelmässigen und Extrazüge, den Unterhalt und die Ausbesserung des beweglichen Betriebsmaterials, sowie die Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Wagen und Locomotiven zum Preise von 1 Fr. 10 C. pro Zug-Kilometer zu besorgen und das Anlagecapital der ihm von der Gesellschaft zu überweisenden Reparatur-Werkstätte in Freiburg zu verzinsen. Die Gesellschaft hat alle ihr aus diesem Vertrage erwachsenden Rechte und Pflichten dem H. Bergeron übertragen. — Beide Contracte sind auf 10 Jahre abgeschlossen, können aber gegenseitig schon nach Ablauf des fünften Jahres aufgegeben werden.

Die Eisenbahn- und Handels-Zeitung stellt auf Grund dieser Verträge folgende Berechnung an:

Rechnen wir die Verzinsung der 3 Anleihen jährlich zu	1,550,000 Fr.
die Prämien-Amortisation der Anleihen von 10 und $7^1/_2$ Millionen, ferner die allgemeinen Ausgaben der Gesellschaft (Direction etc.) zu	100,000 „
die Betriebskosten der Linie Thörishaus-Lausanne zu 11,387 Fr. pro Kilometer, also im Ganzen zu . . .	979,286 „
so ergiebt sich ein Gesammt-Erforderniss von	2,629,286 Fr.
Gesetzt, Genève-Versoix liefere einen Reinertrag von	225,000 Fr.
so muss Thörishaus-Lausanne ertragen brutto	2,404,286 Fr.

oder 27,957 Fr. pro Kilometer, ehe irgend ein Ueberschuss zu Gunsten der Actien stattfinden kann.

„Wir haben — sagt das genannte Blatt — bei dieser Berechnung alle Angaben so viel als möglich zu Gunsten des Unternehmens aufgestellt; dürften wir uns eine auf Wahrscheinlichkeiten gegründete Schätzung erlauben, so würden wir einen kilometrischen Bruttoertrag von 30,000 Fr. für erforderlich halten, um Betriebskosten und Verzinsung der Obligationen zu decken."

Dies zu erwarten übersteigt indess die kühnsten Hoffnungen, und so wird die Oronbahn den Gläubigern des Kanton Freiburg fortwährend Anlass zu Besorgnissen geben, während sie ohne Zweifel den Einwohnern desselben eine ergiebige Quelle materiellen Wohlstandes eröffnet hat.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Pferdebahn von Stuttgart nach Berg. Ueber die zuletzt in No. 83 S. 816 Ihres geschätzten Blattes erwähnte Angelegenheit der Erbauung einer Pferdebahn für den innern Verkehr der Residenzstadt Stuttgart und von da nach Berg, hat die Commission der städtischen Collegien mit den Unternehmern nunmehr einen definitiven Vertrag abgeschlossen und denselben ihren Auftraggebern in der öffentlichen Sitzung vom 6. Nov. d. J. zur Kenntniss gebracht. Hiernach haben zur Abänderung der am vorangeführten Orte näher beschriebenen Punctationen, bezüglich des erst zu erwerbenden Strassen-Areals (von Stuttgart abwärts gegen Berg) die Unternehmer die ganze Summe, welche die Grunderwerbungen über 2000 Fl. per Morgen kosten sollten (es sind im Ganzen aber nur etwa 3 Morgen zu erwerben), auf sich zu leiden; dagegen wird auf jeder Seite dieser Strassenstrecke die Bekiesung oder, soweit es geeignet erscheint, die Pflasterung eines 5 Fuss breiten Trottoirs auf städtische Kosten ausgeführt werden. Ausserdem wurde den Unternehmern, denen das Recht 30jähriger Concessionszeit nicht weiter beanstandet werden soll, gestattet, für Fahrten innerhalb der Stadt eigene Coupéplätze à 6 kr. einzuführen. Im Uebrigen sind die Unternehmer verbunden, eine Actiengesellschaft zu gründen, in deren Verwaltungsrath die Stadt einen ständigen Vertreter mit Sitz und Stimme abordnen darf; überhaupt steht dem Gemeinderath das Recht zu, durch eines seiner Mitglieder oder jenen Vertreter von sämmtlichen Büchern der Gesellschaft jederzeit Einsicht zu nehmen, und bleibt der Stadt Stuttgart das erste Vorkaufsrecht vorbehalten. Von dem Gemeinderath, welcher dem Vertrage seine Zustimmung ertheilte, geht derselbe nunmehr an die Gemeinde-Aufsichtsbehörde, deren Genehmigung derselbe gleichfalls bedarf.

Bayerische Staatsbahnen. Bezüglich des Baues der Eisenbahn von Ansbach nach Würzburg wird mitgetheilt, dass ein Theil der Bahn von Ansbach aus schon im nächsten Sommer dem Verkehr wird übergeben werden können, während die Vollendung der ganzen Bahn bis zum Spätsommer 1864 in sicherster Aussicht steht. Die Bahn von Nördlingen an die Württembergische Grenze — und von da nach Wasseralfingen — kann schon im kommenden Frühjahre dem Verkehr eröffnet werden.

Oesterr. Südbahn. Am 6. d. M. ist auf der Marburg-Klagenfurter

Bahn der erste Probezug von Marburg nach Station Saldenhofen abgegangen.

Odenwaldbahn (Heidelberg-Mosbach). Dieselbe ist nach Mittheilung der Direction der Grossherz. Badischen Verkehrs-Anstalten (vergl. S. 891) am 23. October dem regelmässigen Betrieb übergeben worden, ist nach dem uns vorliegenden Fahrplan 7,2 Meilen lang, und hat folgende Stationen: Heidelberg Bahnhof, Heidelberg Carlsthor, Schlierbach, Neckargemünd, Bammenthal, Mauer, Meckesheim, Neidenstein, Waibstadt, Helmstadt, Aglasterhausen, Asbach, Neckarelz, Mosbach. Auf der Bahn coursiren bis auf Weiteres täglich 4 Züge, welche vom Heidelberger Bahnhof Vormittags um 7 Uhr 25 Min. und 10 Uhr 45 Min., Nachmittags um 3 Uhr 5 Min. und 7 Uhr, von Mosbach um 4 Uhr 45 Min. und 10 Uhr Morgens, 2 Uhr 15 Min. Nachmittags und 6 Uhr 5 Min. Abends abgehen. Die „Bad. Land. Ztg." gibt folgende Schilderung der Bahn und ihrer Umgebung: „Der bemerkenswertheste Punct auf der neuen Odenwaldbahn ist unstreitig der Neckarübergang bei Neckarelz. Schon vom Mörtelsteiner Tunnel an schlängelt sich die Bahn in einer Höhe von über hundert Fuss und mit einem Gefäll von 1½ pCt. an den Bergwänden des hier sehr engen Neckarthales hin, um endlich von dem kleinen Tunnel bei Obrigheim aufgenommen zu werden, der den letzten Bergvorsprung durchbricht. Wenn die Nacht des Tunnels gewichen ist, liegt ein herrliches Panorama vor den Augen des Reisenden, und während die Bahn noch kurze Zeit am Fusse einer 140 Fuss hohen, senkrechten Felswand hinführt und gleich darauf in einer Höhe von 85 Fuss den Neckar überschreitet, schweift der Blick mit Befriedigung aufwärts und abwärts über das erweiterte Neckarthal mit seinen prächtigen Wäldern, Felsen und Burgen. Die Gitterbrücke, mittelst welcher die Ueberschreitung des Neckars bewerkstelligt wird, hat 5 Oeffnungen von 115', 130', 150', 130', 115' lichte Weite, und bildet keine gerade Linie, sondern einen Kreisbogen von 1100' Halbmesser; auch führt die Bahn nicht wie bei der Offenburger und Kehler Brücke zwischen den Gittern hindurch, sondern oben frei über dieselben hinweg. Die 4 steinernen Pfeiler, so wie die beiden Widerlager sind von einer äusserst durchgebildeten Architectur, und es ist die Aufgabe der Vereinigung der dünnen, durchbrochenen Formen der Eisentheile mit dem immer massig aussehenden Mauerwerk zu einem harmonischen Ganzen in glücklicher Weise gelöst. Sämmtliche Arbeiten an der Brücke wurden innerhalb 2 Jahren vollendet, und es gibt sowohl der Entwurf, als auch die Ausführung von Neuem Zeugniss von der Tüchtigkeit und Einsicht unserer Ingenieure, und wir glauben allen Freunden der Technik den Besuch des genannten Bauwerks als sehr anziehend und lehrreich aufs Wärmste empfehlen zu dürfen."

Eisenbahnbrücke bei Düsseldorf. Die Vorarbeiten zur festen Brücke bei Düsseldorf, zur Verbindung der Aachen-Düsseldorfer mit der Bergisch-Märkischen Bahn sind bereits weit fortgeschritten, und nachdem nunmehr der Uebergang bei Grimmlinghausen, sowie auch der an der Neustadt ausser Betracht gelassen, handelt es sich noch um das Project, unterhalb des Sicherheitshafens bei Düsseldorf und das bei Hamm in geradester Richtung von Düsseldorf nach Neuss. Für die erstere Linie dürfte sich die Aachen-Düsseldorfer Bahn am meisten interessiren, weil dadurch die Strecke Neuss-Obercassel, die bei Weitem einträglichste Strecke der ganzen Bahnlänge, ihr erhalten bliebe; für die letztere Linie die Bergisch-Märkische Bahn, weil durch eine Ueberbrückung bei Hamm eine Verlegung ihres Bahnhofes in Düsseldorf umgangen würde. (Arbeitgeber).

€ **Eisenbahnprojecte in Kurhessen.** Cassel, am 9. November. In der Kurhessischen Ständeversammlung begründete gestern der Abgeordnete Braun seinen Antrag auf Vervollständigung des Eisenbahn- und Telegraphennetzes. Derselbe bezeichnete die Bahn von Bebra über Fulda nach Hanau, ferner eine Bahnlinie von Marburg oder Kirchhain quer durch das Land, endlich die von Halle über Nordhausen nach Cassel als besonders wünschenswerth, während noch von anderer Seite die Verbindung von Schmalkalden mit der Werrabahn befürwortet wurde. Die Stände-Versammlung beschloss einstimmig die Inbetrachtnahme des Antrags und wies denselben dem volkswirthschaftlichen Ausschusse zu.

Berlin-Charlottenburg-Potsdamer Eisenbahn. Berliner Blätter enthalten Folgendes: Der Tract, den die neue Eisenbahn von Berlin über Moabit und Charlottenburg durch den Grunewald und Potsdam nehmen soll, ist nun festgestellt. Sie wird nicht, wie man Anfangs glaubte, die Pichelsberge berühren und von da am Ufer der Havelseen entlang gehen, sondern vom Charlottenburger Schlossgarten in gerader Richtung, am Schlachtensee und Wannsee vorüber, nach Potsdam führen.

Lübeck-Hamburger Eisenbahn-Project. Hamburg, 7 Novbr. Der Senat beantragt bei der Bürgerschaft mit zu genehmigen: 1) dass der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg, in Gemässheit des geschlossenen Staatsvertrages vom 17. Juni 1858 und der Concessionsbedingungen, das nach den vorgelegten Rissen und Plänen erforderliche Staatsgrundeigenthum, gegen eine Betheiligung des Hamburgischen Staates mit Pr. Thlr. 250,000 Stammactien bei dem Lübeck-Büchener Eisenbahn-Unternehmen, überlassen werde, jedoch unter der Bedingung, dieses Grundeigenthum nur zu den vorerwähnten Eisenbahnzwecken zu benutzen und davon keine Veräusserung irgend einer Art vorzunehmen; 2) dass die Bahn und der Bahnhof der vorbenannten Eisenbahn im Hamburgischen Gebiete mit allen darauf zu errichtenden Gebäuden von der Grundsteuer befreit werde und nicht minder die Abgabe wegen Eigenthumsveränderung von Immobilien für die Erwerbung des zur Ausführung der Bahn und des Bahnhofes auf Hamburgischen Gebiete erforderlichen Grundeigenthums sowohl der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, als auch den Verkäufern dieses Grundeigenthums erlassen werde; 3) dass der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die Anwendung des Expropriationsgesetzes behufs Erwerbes des für die Ausführung der directen Hamburg-Lübecker Eisenbahn auf Hamburgischem Gebiete erforderlichen Privatgrundeigenthums, die speciellen gesetzmässigen Anträge vorbehaltlich, zugesichert werde. (Nat. Ztg.).

Eisenbahn-Betrieb.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. (Fahrpreis-Ermässigung für Schulkinder resp. Schüler-Abonnements-Billets). Seit dem 1. November d. J. ist auf den von der Direction der genannten Bahn verwalteten Bahnstrecken bei Beförderung von Schulkindern und Schülern höherer Lehranstalten zum Zwecke des Schulbesuches eine Fahrpreisermässigung von 50 % der III. Wagenclasse ins Leben getreten. Die näheren Bedingungen dieser Fahrpreisermässigung, welche uns durch die Kgl. Direction zu Elberfeld soeben mitgetheilt werden, beeilen wir uns zur Kenntniss der übrigen Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins zu bringen.

Die Beförderung geschieht mit allen fahrplanmässigen Personen- und combinirten Zügen in III. Wagenclasse. Die betreffenden Legitimations-Karten sind gültig für eine bestimmte, auf der Karte angegebene Zeit für eine täglich einmalige Hin- und Rückfahrt — ausschliesslich der Sonn- und gesetzlichen Feiertage — und werden ausgestellt für eine bestimmte, auf der Karte bezeichnete Person. Die Karten sind unter Beifügung einer Bescheinigung der betreffenden Schulbehörde mit Angabe der Zeitdauer (in minimo einen Monat), für welche das Abonnement gewünscht wird, portofrei schriftlich zu beantragen. Die Legitimationskarte muss auf Verlangen bei jeder Fahrt dem revidirenden Beamten vorgezeigt werden. Der Abonnementspreis ist bei Empfangnahme der Karte zu entrichten. Ausser den zum Schulbesuch nöthigen Utensilien, als Schultasche, Bücher etc. wird kein Freigepäck bewilligt.

Eine Verantwortlichkeit für die Einhaltung des Fahrplans, sowie für Verspätungen und Unregelmässigkeiten der Fahrten, wird Seitens der Verwaltung nicht übernommen.

Erstattung des Fahrpreises findet nicht statt, wenn der Inhaber der Karte an deren Benutzung gehindert ist.

Ostdeutscher Eisenbahn-Verband. Eine neulich in Kreuz stattgehabte Conferenz verschiedener Eisenbahn-Verwaltungen hatte, der „Osts. Ztg." zufolge, die Gründung eines Eisenbahn-Verbandes zwischen der Ostbahn, der Oberschlesischen, der Wilhelmsbahn, der Niederschlesisch-Märkischen und der Berlin-Stettiner Bahn, insbesondere behufs Herbeiführung ganz gleicher Classification im Güterverkehr und möglichster Ermässigung des Frachttarifs zum Zweck. In Stettin wird am 17. November die Schlussberathung darüber stattfinden, und es ist alle Hoffnung, dass der Verband in der gewünschten Weise zu Stande kommt. — In derselben Zeitung wird der Wunsch ausgesprochen, dass dem angestrebten Verein auch gleichzeitig die Breslau-Schweidnitzer, Neisse-Brieger und Oppeln-Tarnowitzer Bahnen beitreten möchten, da solches nur im gegenseitigen Interesse liege.

—y— **Leipzig.** (Kohlen- und Getreidetarif). Vom 1. Nov. a. c. ab ist für Braunkohlen-Sendungen von Bodenbach nach den Stationen der Leipzig-Dresdner und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn ein neuer Tarif in Kraft getreten, nach welchem die Tarifsätze für Berlin und Leipzig zwar die bisherigen bleiben, diejenigen für die Zwischenstationen der genannten Bahnen aber eine anderweite Ermässigung gegen früher erlitten haben.

× **Thüringische Eisenbahn.** (Getreide-Tarif). Anstatt der zeitweilig eingetretenen Ermässigung für aus Schlesien oder Böhmen kommende Getreidesendungen, für welche, wenn sie nach Westfalen oder dem Rheinlande bestimmt waren, von Leipzig ab der Zweipfennig-Tarif in Anwendung kam, hat neuerdings die Direction der Thüringischen Eisenbahn einen vom 28. October a. c. bis auf Weiteres gültigen Tarif für Getreidesendungen von je mindestens 100 Ctr. herausgegeben. Derselbe enthält die Frachtsätze für die Stationen Leipzig, Halle, Merseburg, Weissenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Dietendorf, Gotha und Eisenach einerseits und der westlich hiervon gelegenen Stationen: Bebra, Guntershausen, Cassel, Carlshafen, Warburg, Bonenburg, Paderborn, Gesecke, Lippstadt, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Unna, Dortmund, Witten, Hagen, Rittershausen, Barmen, Elberfeld, Vohwinkel, Düsseldorf, Bochum, Essen, Mühlheim, Oberhausen, Duisburg andrerseits. Dieser Tarif tritt für alle Getreidesendungen, welche von den Thüringischen Stationen nach den jenseits Eisenach liegenden Stationen befördert werden, in Kraft, gleichviel ob die Transporte von den am Orte wohnenden Versendern aufgegeben oder daselbst als Uebergangsgut weiter befördert werden.

Y **Württembergische Staatsbahnen.** Der Artikel Kunstwolle, welcher im directen Württembergisch-Bayerischen Verkehr seither noch erhöhte Fracht bezahlte, ist seit Anfang dieses Monats auch für diesen Verkehr in II. Frachtclasse zu behandeln. Auch der Artikel Bier wird künftig im internen Württembergischen Verkehr wie im

directen Württembergisch-Bayerischen Verkehr gleichmässig behandelt, nämlich nur bei der Aufgabe in Fässern um die Fracht der II. Classe, andernfalls um diejenige der I. Classe befördert werden.

—y— **Württembergische Eisenbahnen.** (Fahrplan-Aenderung). Für das Bereich der Württembergischen Staatsbahnen ist mit 1. Novbr. d. J. ebenfalls ein neuer Fahrplan ins Leben getreten, welcher von dem Sommerfahrplan vom 1. Juni a. c., sowie von den auf letzterm später vorgekommenen Abänderungen in fast allen Zügen abweicht. Die wesentlichste Aenderung ist der Wegfall des Schnellzugs von Ulm bis Bruchsal von 2 Uhr 10 M. Nm. bis 6 Uhr 57 M. Abds., an dessen Stelle ein Schnellzug von Ulm nach Stuttgart von 8 Uhr 15 M. bis 10 Uhr 30 Min. Abends verkehrt und den aus Bayern um 8 Uhr Abends in Ulm eintreffenden Passagieren Anschluss bis Stuttgart und von hier mit den nächsten Morgenzügen um 6 Uhr oder 7 Uhr 45 Min. Morgens Weiterbeförderung nach Bruchsal (Ankunft 9 Uhr 25 Min. und 10 Uhr 40 Min. Vormittags) resp. nach Mannheim, Cöln, Frankfurt, Carlsruhe, Baden, Strassburg und Basel gestattet. Die Verlegung des Personenzuges XXII. von Bietigheim nach Hall von 5 Uhr 45 Min. Morgens bis 9 Uhr 5 Min. Vormittags auf 7 Uhr 25 Min. Morgens bis 10 Uhr 50 Min. Vormittags ist ebenfalls erwähnenswerth.

Bezüglich der directen Anschlüsse und Verbindungen der Württembergischen und der andern Süd- und Westdeutschen Bahnen unter einander behalten wir uns vor, später zu berichten, wenn sämmtliche Fahrplan-Aenderungen uns bekannt sein werden.

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. (Electrischer Telegraph zur Beförderung von Privat-Depeschen). Die Direction der Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft ist um die Bewilligung zur Herstellung eines electrischen Telegraphen unter Anwendung des Morse'schen Apparates auf ihrer Bahnstrecke, sowie um die Gestattung zur Beförderung von Privat-Depeschen auf derselben eingekommen. Die Direction des K. K. Staats-Telegraphen hat in Folge dessen den Auftrag erhalten, mit der gedachten Gesellschaft einen Vertrag wegen Herstellung und Benützung einer Betriebs-Telegraphenleitung abzuschliessen. (Oesterr. C.-Bl.)

Ausland.

ʒ **Italienische Eisenbahnen.** Das Decret, welches die Statuten der Italienischen Gesellschaft Bastoggi zum Bau der Italienischen Südbahn (von Neapel nach Salerno etc.) gut heisst, ist am 2. November erschienen.

Die Bahn von Ancona nach Foggia soll in den ersten Monaten des nächsten Jahres fertig sein.

Schwedische Eisenbahnen. Am 3. November ging der Festzug zur Eröffnung der Eisenbahn von Stockholm nach Gothenburg vom Bahnhofe auf Södermalm ab über Säfstaholm, Oerebro, Falköping nach dem ausserordentlich festlich geschmückten Gothenburg. Die Eisenbahnhalle, wo über 5000 Menschen versammelt waren, zeichnete sich durch eine strahlende Gasbeleuchtung aus. Von einer hier errichteten Tribüne wurden unter unendlichem Jubel von dem Könige, von dem Gothenburger Landeshauptmann Fahraeus und dem Ingenieur Oberst Ericsson (dem Chef des gesammten Schwedischen Eisenbahnwesens und Bruder des bekannten Erfinders des Monitor-Systems) Reden gehalten. — Am Schlusse dieses Jahres wird die Ausdehnung der Schwedischen Eisenbahnen 62,4 Meilen betragen, wovon 42½ Meil. auf die eben eröffnete Stockholm-Gothenburger Linie kommen.

Ostindische Eisenbahnen. Die Eastern Bengal-Eisenbahn ist von Calcutta bis Chanaghat (eine Strecke von 45 Englischen Meilen) dem Verkehr übergeben worden, und man hofft, noch im Laufe dieses Monats die übrigen 65 Meilen dieser Bahn fertig zu bekommen. —

Technische Notizen.

—t— **Strassen-Locomotiven.** Im Engineer vom 3. Octbr. d. J. sind Mittheilungen enthalten über interessante Versuche, die kürzlich in der Stadt Thetford mit einer, in der dortigen Maschinenfabrik von Mr. Burrell erbauten, Strassen-Locomotive angestellt wurden, welche nach Boydell's Patent mit einer sogenannten endlosen Eisenbahn construirt war. Um die Anwendbarkeit dieser Locomotiven auf sehr schlechten, unebenen Wegen zu erproben, war ein Knüppeldamm in ähnlicher Art nnd Weise, wie solche Wege in Canada und Australien vielfach vorkommen, besonders hergestellt, der trotz seiner grossen Unebenheiten der Fortbewegung der Maschine ebensowenig Hindernisse bereitete, wie ein weiches Ackerfeld, das bis auf 12 Zoll Tiefe frisch umgegraben war. Dann wurde die Maschine, welche 4 mit Roheisen beladene kleine Wagen im Gesammtgewicht von 400 Ctr. zu ziehen hatte, auf der Landstrasse entlang und durch die Strassen der Stadt gefahren, theilweise auf starken Steigungen hinauf und mit scharfen Krümmungen um die Strassenecken, zur grossen Befriedigung einer Menge von Zuschauern, die zum Theil aus fernen Ländern, Norwegen, Canada, Süd-America, Australien, Neu-Seeland waren, wo man auf den noch sehr unvollkommenen Wegen zur Ersparung der grossen Kosten des Pferde-Transportes von solchen Locomotiven zweckmässigen Gebrauch machen kann. Man beabsichtigt daher in Canada und in Südamerica, namentlich im Staat Venezuela, solche Strassen-Locomotiven zum Transport von Erzen aus den Bergwerken bis zu den Schiffen zu benutzen, und da nach einer darüber aufgestellten Kosten-Berechnung die Transportkosten auf diese Weise etwa 6 mal so billig sich stellen würden als bisher, so würden auch solche Bergwerke, deren Betrieb früher keinen Vortheil brachte und daher in Stillstand gerathen ist, hierdurch in vielen Fällen wieder rentabel gemacht werden können.

Telegraphenwesen.

ƀ **Preussen.** Es ist zwar überflüssig zu beweisen, was Jedermann bekannt ist, dass nämlich der durch die Telegraphen-Anstalten vermittelte Verkehr von Jahr zu Jahr wächst; die bezüglichen Zahlen sind indessen jedenfalls von Werth zur Vergleichung mit dem Antheile an dem Verkehr, den die Post-Anstalten im Inlande und die Telegraphen-Anstalten in anderen Ländern vermitteln und zur Beurtheilung dessen, was bei uns noch geschehen kann und muss. Die Einrichtung der Preussischen Telegraphen-Anstalten fällt bekanntlich in die letzten Monate des Jahres 1849 und vom Jahre 1850 ab liegen über den Verkehr derselben Zahlen vor. In diesem Jahre wurden überhaupt 35,317 Depeschen befördert und die Behörden waren dabei mit 14,813, die Privaten mit 20,504 Depeschen betheiligt. Die Einnahmen betrugen 77,239 Thlr., die Ausgaben 133,290 Thlr., die Zuschüsse also 56,051 Thlr. (Ueber die weitere Zunahme der telegraphischen Correspondenz bis 1860 vgl. den gründlichen Aufsatz in dem vorigen Jahrgang unserer Zeitung S. 364). Bis einschliesslich 1852 wurden die sämmtlichen Kosten für die Telegraphen-Neuanlagen aus dem Land- und Wasser-Neubaufonds bestritten. Erst dann wurde von der Staatsregierung der Telegraphen-Verwaltung ein besonderer Etat eingerichtet. Die Aufwendungen zu ihren Gunsten bewegten sich dann aber noch 2 Jahre lang in bescheidenen Grenzen und unter dem Grundsatze, dass die Kosten der Neuanlagen eigentlich lediglich aus den Ueberschüssen zu bestreiten, wurden die Zuschüsse im Jahre 1853 auf 56,745, im Jahre 1854 auf 45,556 Thlr. beschränkt. Vom Jahre 1855 ab gelangten endlich extraordinair erhebliche Summen zur Verwendung, und zwar im Jahre 1855 150,000 Thlr., in den Jahren 1856 bis incl. 1859 200,000 Thlr. und in den Jahren 1860 und 1861 100,000 Thlr. — Von da ab datirt die eigentliche Entwickelung des Telegraphen-Verkehrs. Die Zahl der Privat-Depeschen erreichte im Jahre 1856 den zehnfachen Betrag der Zahl des Jahres 1850 (202,120) und seitdem ist diese Zahl weiter um das Doppelte, nämlich auf 424,934 Stück im Jahre 1861 gewachsen. Die Einnahmen daraus betragen 875,783 Thlr., gegen 588,998 Thlr. Ausgaben, die Ueberschüsse also 276,785 Thlr. oder 14 Proc. der Ueberschüsse der Postverwaltung. Dagegen wurden im Jahre 1861 140,302,838 Briefpostgegenstände befördert und von ihnen kommen demnach 330 Stück auf je eine telegraphische Depesche. (B. B.-Ztg.)

Schifffahrt.

—t— **Grosse Dampfschiff-Unternehmungen.** Nach dem Vorbild des Great-Eastern denkt man jetzt in England an den Bau ähnlicher grosser Dampfschiffe für 3 neue Unternehmungen, nämlich für 2 neue directe Dampferlinien nach Ostindien und Australien und für eine dritte von Bristol oder vielmehr von der Mündung des Flusses Avon bei Bristol nach Nordamerica. Dieses letztere Unternehmen ist freilich davon abhängig, dass die Great-Western Bahn über Clifton bis zur Mündung des Avon verlängert werde, wozu die Genehmigung von Seiten des Parlaments schon ertheilt ist. Ausser diesen projectirten neuen überseeischen Dampferlinien, wofür man Schiffe von 30 Fuss weniger Höhe und 8 Fuss weniger Tiefgang als der Great-Eastern bauen will, ist noch das grossartige Project im Werk, zur Ueberfahrt zwischen Dover und Calais eine enorme eiserne Dampffähre von 3000 Fuss Länge, 100 Fuss Breite und nur 5 Fuss Tiefgang herzustellen, die auf der Mitte des Verdecks einen eisernen Tunnel tragen würde, worin ganze Personen- oder Güterzüge aufgestellt werden sollen. Dieses Boot soll aus einer Menge von grossen eisernen Röhren zusammengesetzt werden, an jedem Ende ein Steuerruder erhalten, damit es nicht zu wenden braucht, und mit so starken Dampfmaschinen ausgerüstet werden, dass es die Fahrt mit einer Geschwindigkeit von 40 Engl. Meilen per Stunde machen kann. Dieser Plan, dessen Ausführung übrigens auch eine bedeutende Vergrösserung der Häfen von Dover und Calais nöthig machen würde, um daselbst hinreichend lange Quais zum Anlegen für das Fährboot herzustellen, ist jedenfalls viel practischer und leichter ausführbar als die mehrfach aufgetauchten Projecte, eine Brücke über die Meerenge oder einen eisernen Tunnel durch das Meer zwischen England und Frankreich zu erbauen.

(Nach dem Engineer vom 3. October d. J.).

—t— **Verkehr des Hafens von Liverpool.** Nach dem kürzlich veröffentlichten Rechnungsabschluss der Hafenbehörde zu Liverpool (the Mersey Docks and Harbour Board) für das Rechnungsjahr 1861—62 haben die Hafen-Einnahmen in diesem Jahr 93,000 £ mehr als im vorhergehenden Jahr ergeben, was als ein unerwartet günstiges Resultat anzusehen ist, wenn man bedenkt, dass die Einfuhr von Baumwolle aus Nordamerica 1,850,000 Ballen weniger als im Vorjahr betrug, wofür an Hafen- und Lagergeld etwa 100,000 £ hätte gezahlt werden müssen. Die Zahl der Schiffe, welche in den Hafen einliefen, betrug im letzten Rechnungsjahr 20,289 von zusammen 4,630,183 Tons Tragfähigkeit; mehr als die Hälfte dieser Ladungen gehörte dem überseeischen Verkehr, der Rest dem Englischen Küstenverkehr an; etwa ²/₅ der Ladungen wurden mit Dampfschiffen, ³/₅ mit Segelschiffen befördert. Im dortigen Verkehr hat seit längerer Zeit die Zahl der einlaufenden Schiffe nicht eben zugenommen, wohl aber die Grösse derselben, z. B. betrug im Jahr 1852 die Zahl der Schiffe 21,473, die Trag-

fähigkeit derselben aber nur 3,912,506 Tons. Der Zuwachs im Verkehr kommt verhältnissmässig mehr den Dampfschiffen als den Segelschiffen zu Gute, wie daraus hervorgeht, dass im Jahr 1852 der überseeische Verkehr mit Dampfschiffen sich nur auf 188,715 Tons belief, im letzten Rechnungsjahr aber auf mehr als das Dreifache, nämlich auf 595,339 Tons gestiegen war.

Die auf dem Hafen von Liverpool lastende Schuld beträgt bereits 9,400,000 £ und wird gegen Ende dieses Jahres nach Beendigung der jetzt in Ausführung begriffenen grossartigen Hafen-Erweiterungen auf etwa 10 Millionen Pfund Sterling sich steigern. Trotz dieser enormen Schuld wird die financielle Lage des ganzen Unternehmens für sehr befriedigend gehalten. (Nach dem Engineer vom 26. Sept. d. J.)

Y **Württemberg. Bodensee-Dampfschifffahrt.** Vom 1. Nov. an ist die Gepäcktaxe auf dem Bodensee, soweit es sich um die Württembergische Bodensee-Dampfschifffahrt handelt, auf die Hälfte herabgesetzt worden, indem die seitherigen Tarifsätze anstatt auf $^1/_{10}$ Ctr. künftig auf $^2/_{10}$ Centner angewendet werden.

Literatur.

þ **Karte des Elbing-Oberländischen Canals zwischen den Städten Elbing, Liebemühl, Osterode, Deutsch Eylau und Saalfeld,** entworfen und gezeichnet vom Baumeister des Canals, Königl. Baurath George Steenke, lithographirt und herausgegeben von Gebr. Schamberg in Königsberg im Jahre 1862.

Da es nicht jedem Leser Ihrer Zeitung vergönnt sein wird, die geneigten Ebenen des Elbing-Oberländischen Canals kennen zu lernen, der sich dafür interessirt, so erlauben wir uns ihn auf diesen guten Situationsplan aufmerksam zu machen, der wenigstens eine treffliche bildliche Darstellung von diesem so rasch berühmt gewordenen Bauwerke giebt. Dieser Plan, in einem wohlbekannten Atelier lithographirt, ist $2^1/_2$ Fuss breit, 2 Fuss hoch, sauber auf Leinwand gezogen und höchst instructiv ausgeführt. Das Längen-Profil der Canallinie mit den geneigten Ebenen, 5 Schleussen (zehn Abstufungen), führt uns das eigentliche Wunderwerk im verjüngten Massstabe auf das Deutlichste vor. Der Längen-Massstab für das Profil $1000^0 = 1$ Decimal-Zoll, der Höhen-Massstab 200 F. = 1 Decimal-Zoll. — Eine Seitenbemerkung theilt noch mit: „Der Canal ist in den Jahren 1845—1860 erbaut, hat 7 Schiffsschleussen und 4 geneigte Ebenen. Die letzteren überwinden auf $^7/_8$ Meilen Länge ein Gefälle von 273 Fuss. Die höchste Haltung, 317 Fuss über dem Drausensee, zwischen den Städten Saalfeld, Deutsch Eylau und Liebemühl bis zur geneigten Ebene No. 1 beträgt $16^1/_2$ Meilen."

þ **K. Jansen.** Die Bedingtheit des Verkehrs und der Ansiedelungen der Menschen durch die Gestaltung der Erdoberfläche, nachgewiesen insonderheit an der Cimbrischen Halbinsel. Kiel, Academische Buchhandlung, 1861.

Je schwieriger sich heutzutage eine Gesetzmässigkeit in dem Verkehr der Menschen und Völker unter einander, der durch die erleichterten Transportmittel sich so ungeheuer gesteigert und vervielfacht hat, nachweisen lässt, mit desto grösserem Interesse müssen wir auf obige Schrift zurückblicken, die sich die Aufgabe stellt, nachzuweisen, in wie weit die Verkehrsströmungen der Völker bestimmten Naturgesetzen unterliegen und durch die Gestalt der Erdoberfläche bedingt werden. Herr Jansen zeigt uns in seiner Schrift, wo naturnothwendig bedeutende Verkehrsstrassen und Verkehrsplätze entstehen müssen, welchen Richtungen der Hauptverkehr folgen, und an welchen Stellen er sich concentriren muss, indem er die geschichtlichen Ereignisse verfolgt und zuletzt das Zusammenwirken der bedingenden und erzeugenden Ursachen des Verkehrs für die Cimbrische Halbinsel genauer nachweist. Er gesteht zugleich, dass eine vollständige Theorie des Verkehrs und seiner Ruhepuncte in genügender Ausführlichkeit und Begründung die Aufgabe eines noch zu schreibenden Lehrbuchs der Geographie wäre, wozu jedoch bereits Ritter's „Erdkunde" und Kohl's Buch „Der Verkehr und die Ansiedelungen der Menschen etc." Anregung gegeben hätten. — Die Grundsätze resp. Gesetze, von welchen Jansen ausgeht, sind folgende:

1) Ein Menschenstrom bewegt sich nach denselben Gesetzen, wie ein Wasserstrom. Eine Menschenmasse wandert regelmässig auf den von der Vorsehung gebahnten, oder doch entschieden angedeuteten und durch leichte Nachhülfe herzustellenden Wegen, d. h. auf den Ebenen, vorzugsweise auf den geneigten Ebenen, d. h. längs den Thälern, längs der Flüsse; oder noch kürzer: Wandernde Völker suchen das Meer.

2) Alle menschlichen Ansiedelungen entstehen an den natürlichen oder künstlichen Strassen der Erde, und ihre Grösse steht mit der Frequenz der Strasse im genauesten Verhältniss.

Das dritte Gesetz, das der Verfasser alsdann entwickelt, heisst:

3) Die Wohnplätze der Menschen müssen immer an Halt- oder Wende- oder Kreuzpuncten der Strassen liegen und also an solchen die grössten, wo sich die meisten und belebtesten Strassen kreuzen, die grossen Weltstädte an den Mittel- und Brennpuncten des Verkehrs.

Der erste Theil dieses Satzes enthält eine Wahrheit, die sich jedem Beobachter sofort aufdrängt, sobald er sich näher mit der Bedeutung der Verkehrsstrassen beschäftigt hat, und was den letzten Theil anbetrifft, so erinnern wir nur an die Weltstadt London, die bekanntlich nicht nur im Mittelpunct Englands, sondern auch genau im Mittelpunct der grossen nördlichen Festlandsgruppe der Erdkugel liegt. — Der Verfasser macht jedoch hier darauf aufmerksam, dass wenn gleich alle bedeutenderen Städte an den grossen, von der Natur selbst gebahnten oder prädestinirten Strassen, und zwar auf den frequentesten derselben und dann wieder an den frequentesten Puncten derselben zu suchen sind, diese Oertlichkeiten den Verkehr nicht erzeugen, sondern nur bedingen und mithin eine Nachweisung dieser Puncte noch keineswegs genügt, um allein aus ihnen alle grösseren Niederlassungen zu erklären. Wie man bis jetzt auf manchem noch so sehr prädestinirten Puncte eine Stadt oder auch nur ein Dorf vergeblich suchen würde, so wird man wohl auch, wenn gleich viel seltener, an einigen Puncten Verkehrsplätze von nicht geringer Bedeutung finden, die durch keine natürlich gebahnten Wege angezogen sind, sondern ihrerseits selbst erst ihre Wege sich gebahnt haben. Denn der Weg bedingt den Ort, aber auch der Ort bedingt den Weg. So ist das heutige Hellas unter seinen Europäischen Schwestern ein armes Land; das Hellas von einst brauste von Leben in Hunderten rühriger Städte etc. Es bedarf daher zur vollständigen und erschöpfenden Erklärung aller Städte auch der Erwägung derjenigen Factoren, die den Verkehr erzeugen; diese aber weist die Geschichte der Völker und insbesondere die ihrer Wanderungen und Niederlassungen an. —

Die Richtigkeit der oben aufgestellten Gesetze wird in dem Schriftchen des Verfassers alsdann an einer Reihe von Beispielen nachgewiesen, bei denen sehr systematisch zu Werke gegangen wird. Da nach der obigen Ausführung nämlich jede bedeutendere Ansiedelung an einem Kreuzwege liegt, so muss sich die unübersehbare Menge derselben, da die Hauptformen der Bodenverhältnisse, wenn gleich immer verschieden, in Tausenden von Beispielen wiederkehren, auf eine verhältnissmässig kleine Anzahl von Strassenkreuzungen zurückführen lassen. Alle Wege zerfallen aber in die auf dem festen und in die auf dem flüssigen Medium, und da nun sowohl die ersten und die letzten unter sich, als auch die ersten mit den letzten Kreuzungen machen können, so giebt es bei den Bahnen (Wegen) auf dem Festland: 1) Kreuzungen gleichartiger Festlandsstrassen und 2) ungleichartiger Festlandsstrassen, von denen die ersteren an Meerbusenspitzen, an Landengen, an Fuhrten etc. und an den Mittelpuncten geographischer oder politischer Kreise, die letzteren a) an Flachlands- und Gebirgswegen und b) an Eisenbahnen und Landstrassen vorkommen können. Bei den Bahnen (Wegen) verschiedener Media geschehen Kreuzungen von Fluss- und Festlandswegen, von Landsee- und Festlandswegen und Kreuzungen von See- und Festlandswegen, die letztere wiederum an Meerbusenspitzen und an Meerengen geschehen können. Alle diese Kreuzpuncte werden sodann näher besprochen und wird darauf zu dem zweiten Theile der Schrift übergegangen, der es sich zur Aufgabe gestellt hat, die bedingenden und erzeugenden Ursachen des Verkehrs bei den grösseren Oertern der Cimbrischen Halbinsel nachzuweisen, nachdem vorher noch ein Ueberblick über die Verbreitung der historischen Völker gegeben wird, die von scharfer Beobachtungsgabe zeugt. Wir halten dafür, dass Niemand Ihrer Leser diese interessante Schrift ohne wirkliche Befriedigung lesen wird, und empfehlen sie daher aufs Angelegentlichste.

Miscellen.

Tollkühner Streich. Das „Journal du Cher" erzählt folgende excentrische Wette: „Drei junge Leute unterhielten sich über die Gewalt des Dampfes und die grössere oder geringere Kraft, der es bedürfe, um einen Eisenbahnzug aus den Schienen zu bringen. In der Hitze des Gesprächs schlug einer von ihnen die tolle Wette vor, sich zwischen die Schienen zu legen und einen Zug über sich hingehen zu lassen. Die Wette wurde angenommen, und gegen 10 Uhr Abends begab man sich an die Eisenbahn. Sobald die Laternen der Locomotive sichtbar wurden, legte sich der junge Mann zwischen die Schienen, und das schnaubende Dampfross sauste mit zwanzig Wagen über die Schienen hin, zwischen denen der Tollkühne auf dem Boden lag. Die Angst der beiden Zeugen oder vielmehr Mitschuldigen dieser verrückten That lässt sich denken, als sie ihren Kameraden, nachdem der Zug schon weit entfernt war, immer noch unbeweglich liegen sahen. Sie eilten herbei und trugen ihn schnell beiseite, wo sie sich versicherten, dass er keine Beschädigung erlitten hatte. Durch Besprengen mit Wasser brachten sie ihn endlich wieder zu sich, und er erzählte ihnen nun, er habe geglaubt, der Aschenkasten der Locomotive, der fast die Erde berührte, und an den er nicht gedacht habe, werde ihn tödten, und bei diesem Gedanken habe er die Besinnung verloren. Diese ebenso absurde wie gefährliche Wette wurde um — ein Frühstück gemacht. In Norddeutschland würde die kühne Wette (von der wir dahin gestellt sein lassen wollen, ob die Nachricht nur ein hübscher Humbug ist) nicht so glücklich abgelaufen sein, da bei der Construction unserer Locomotiven der junge verwegene Mann mit dem Aschenkasten jedenfalls carambulirt haben würde.

Ein Menschenleben um eine Gans. Am 20. Octbr. Vormittags lief dem Bahnwärter Zapf in Steinbach bei Münchberg (in Ober-Franken) eine seiner Gänse auf das Bahngleise, als eben der Güterzug daher kam. Er rannte ihr nach, um sie vor dem Ueberfahren zu retten. Die Gans kam glücklich hinaus; aber der Bahnwärter wurde von der Locomotive ergriffen und zermalmt. (Südd. Z.)

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld vom 4. ds. Mts. ist die $1_{,72}$ Meilen lange Strecke **Dortmund-Langendreer** der Witten-Duisburger Eisenbahn mit der Station **Marten** am 4. October cr. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. — Die dem Vereine angehörenden Eisenbahnverwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 7. November 1862.

Nach der Mittheilung der Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten vom 5. ds. Mts. ist die $7_{,2}$ Meilen lange Strecke **Heidelberg-Mosbach** mit den Stationen

Schlierbach, Neckargemünd, Bammenthal, Mauer, Meckesheim, Neidenstein, Waibstadt, Helmstadt, Aglasterhausen, Asbach, Neckarelz und Mosbach

am 23. v. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. — Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 11. November 1862.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Königl. Sächs. Westliche Staats-Eisenbahnen.

Frachtherabsetzung für Ziegel etc. betr.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums der Finanzen werden vom 15. November d. J. an die zeither nach der Tarifclasse II B. 1. vernommenen Stein- und Thonplatten, sowie die Mauer- Dach- und Formziegel, auch die Thonziegel und Chamotsteine, mit Ausschluss jedoch der zur Ornamentik dienenden Formziegel — für welche lediglich der Tarifsatz II A 1 in Anwendung kommt — beim Transport in ganzen Wagenladungen zur Tarifclasse II B 2 gerechnet.

Leipzig, am 10. November 1862.

Königliche Staatseisenbahn-Direction.
v. Craushaar.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.

Die am 2. Januar 1863 fälligen, mit No. 12 resp. 7 bezeichneten Zinscoupons der Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft I. und II. Emission werden vom 15. December ab eingelöst:

in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Mastricht bei den Herren G. Tielens ainé & fils und
in Aachen bei unserer Hauptcasse.

Aachen, den 10. November 1862.

Die Direction.

K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction beehrt sich, den P. T. Herren Besitzern von Actien bekannt zu geben, dass die 5. Ziehung von 305 Stück Actien, welche auf Rechnung des Jahres 1862 zur Tilgung zu gelangen haben, **Freitag den 5. December 1862** um Ein Uhr Mittags im Geschäftslocale der Gesellschaft in Wien (Minoritenplatz No. 42) im Beisein zweier Notare und der hierzu abgeordneten Mitglieder des Verwaltungsrathes öffentlich vorgenommen werden wird.

Wien, den 5. November 1862.

Von der General-Direction.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Betriebsjahr 1863 erforderlichen Oberbau-Materialien, als:

1) 10,000 Stück eichener Bahnschwellen à 8 Fuss Länge,
2) 1,000 „ „ Weichenschwellen à 9, 10, 11, 12 und 13 Fuss Länge, und zwar von jeder Sorte 200 Stück,
3) 1,500 Stück Eisenbahnschienen nach dem Preussischen Normal-Profil,
4) 3,000 Stück Laschen hierzu,
5) 3,000 „ Laschenbolzen mit einer Mutter,
6) 3,000 „ Laschenbolzen mit 2 Muttern,
7) 1,000 „ Unterlagsplatten,
8) 20,000 „ Hakennägel,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst und auf den Stationen Homberg, Neuss und Obercassel zur Einsicht offen gelegt, auch auf portofreien Antrag Copien davon bei uns zu haben.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten versiegelt, portofrei mit der Aufschrift

„Submission auf Oberbau-Materialien“

vor dem nachstehenden Submissions-Termine an uns einsenden.

Der Preis der Schwellen ist pro Stück franco Bahnhof Aachen M oder Aachen T, Baal, Homberg, Obercassel oder Neuss; der der Schienen und des Kleineisenzeugs pro 1000 Pfd. franco Aachen M. oder Aachen T, Homberg, Obercassel oder Neuss, in Buchstaben anzugeben.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt am

Montag, den 1. December cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäftslocale hierselbst, Bahnhof Marschierthor in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Aachen, den 3. November 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Lieferung von ca. viertausendfünfhundert Stück Bahnschwellen soll im Wege des öffentlichen Aufgebots beschafft werden.

Die gedruckten Lieferungsbedingungen sind auf unserm Verwaltungsbüreau im hiesigen Empfangsgebäude zu haben und werden auf portofreie Gesuche den Betreffenden durch dasselbe zugesandt werden.

Versiegelte und mit der Bezeichnung:

„Schwellenlieferung“

versehene Anerbietungen sind spätestens bis zum

1. December ds. Js. Mittags 12 Uhr

bei der unterzeichneten Direction einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 8 Tagen vom 2. December d. J. an gerechnet und bleiben bis zu diesem Zeitpuncte Diejenigen, welche sich zur Uebernahme der Lieferungen bereit erklärt haben, an ihre Forderung gebunden.

Lübeck, den 6. November 1862.

Die Direction.

Königliche Ostbahn.

Für den Werkstätten-Betrieb der Königlichen Ostbahn sind für das Jahr 1863 Materialien und Werkzeuge etc. erforderlich, welche auf dem Wege öffentlicher Submission in folgenden Loosen verdungen werden sollen:

Nummer der Loose	Gegenstand	Quantum
I II u. III	Diverses Rund-, Quadrat- und Flacheisen	2670 Centner
IV	Rossstab-Eisen	520 „
V	Diverses Eckeisen, Bandeisen u. Feinkorneisen	300 „
VI	Diverser Gussstahl, Ferroul- u. Schweissstahl	277 „
VII	Antimon	40 „
	Blei in Mulden	225 „
	Schmelzkupfer	65 „
	Stangenkupfer	3 „
	Quecksilber	1 „
	Zinn in Blöcken	100 „
	Zinn in Stangen zum Löthen	6½ „
	Schmelzzink	18 „
VIII	Diverses Eisenblech (Schwarzblech)	600 „
	Verzinntes Eisenblech	3000 Tafeln
	Kupferblech	10 Centner
	Messingblech	2 „
	Neusilberblech	80 Pfund
	Zinkblech	5 Centner
	Splintdrath	10 „
	Eisendrath	8 „
IX	Verschiedene Eisen- und andere Materialien, als: Bimsstein, Chamottsteine, Chamottspeise, Drathgace, Drathstifte, eiserne Ketten, Pappe, Schmirgel, Schmirgel-Leinwand, diverse Nägel u. Schrauben.	
X	Diverse Gummi-Waaren in Schläuchen, Ringen, Platten.	
XI	Diverse Glas-Waaren.	
XII	Diverse Seiler-Waaren und Polster-Material.	
XIII	Diverse Farben, Chemikalien und Droguen.	
XIV	Diverse Leder-Waaren.	
XV	Bürsten und Pinsel.	
XVI	Werkzeuge u. Geräthe, als: Feilen, Schleifsteine, Schmelztiegel, Schraubenschlüssel, Hammer- und Helmstiele, Feilenhefte.	
XVII	Diverse Posamentier-Waaren.	
XVIII	Diverse Manufacte, als: Drillich, Velour-Teppich, Wachs-Teppich, Leinwand, Wachs-Barchent, Plüsch, Thibet, Woll-Atlas, erbsgraues Tuch, Tuchleisten, Filzplatten, Watten, Fussdecken von Cocosnussfasern.	
XIX	Diverse Hölzer.	
XX	Stammholz-Kohlen	5000 Scheffel

Der Submissions-Termin hierzu ist auf

Donnerstag den 4. December c. Vormittags 11 Uhr

in dem Büreau des Unterzeichneten auf dem Bahnhofe Bromberg angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf die Lieferung der für die Königliche Ostbahn pro 1863 erforderlichen Werkstatts-Materialien etc.“

an den unterzeichneten Ober-Maschinenmeister zu übersenden, auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsorte „Bromberg“ noch ausdrücklich zu bemerken: „Bahnhof“.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Die Lieferungs-Bedingungen mit Nachweis der Materialien sind in den Büreaus der Werkstätten zu Landsberg a. W., Bromberg, Dirschau und Königsberg in Pr., in den Stations-Büreaus der Ostbahn-Bahnhöfe Frankfurt a/O., Kreuz, Danzig, Elbing, Insterburg und Gumbinnen, sowie ferner in den Börsen der Städte Berlin, Cöln, Breslau und Stettin zur Einsicht ausgelegt.

Auf portofreie Gesuche werden die Lieferungs-Bedingungen von dem Unterzeichneten unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 10. November 1862.

Der Königl. Obermaschinen-Meister.
Rohrbeck.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Ende October.

A. Fehlende:

K M 122. 1 Ballot Wollwaaren (26 Pfd.) fehlt in München.
B H S 1356. 1 Ballot Wollwaaren (25 Pfd.) fehlt in München.
1357. 1 Ballot Wollwaaren (34 Pfd.) fehlt in München.
H 1. 1 Ballot Wollwaaren (68 Pfd.) fehlt in Frankfurt.

B. Ueberzählige:

M M 5665. 1 Bündel Säcke (136 Pfd.).
P S 299. 1 Kiste Feilen (194 Pfd.).
M C 255. 1 Kiste Feilen (182 Pfd.).

Oesterreichische Südbahn. Ende October 1862.

A. Fehlende:

A F 1179. 1 Kiste Manufakte (64 Pfd.) von Nabresina, fehlt in Udine.
F 726. 739. 2 Pack Emailgeschirr (56 Pfd.) von Wien R. B., fehlt in Kis-Ber.
JN. 1 Bund (11 Stück) Eisen (113 Pfd.) von Wien R. B., fehlt in Stuhlweissenburg.
T E 88. 1 Fass Fette von Wien Hauptmauth, fehlt in Wien Nordb.
M 88. 1 Buschen Eisen (112 Pfd.) von Bruck, fehlt in Wien Nordbahn.
A S C 572. 1 Ballen Mandeln (249 Pfd.) von Triest, f. in Wien Nordb.

B. Ueberzählige:

R. 2 Stück Eisenplatten (350 Pfd.) von Bruck a. M., lagern in Prag.
N. 1 Buschen (7 Stück) Eisen (113 Pfd.) von Wien R. B., lagert in Stuhlweissenburg.
153. 1 Ballen Barchent (33 Pfd.) von Wien Nordbahn, lagert in Matzleinsdorf.
B F 426/8. 3 Fässer (3160 Pfd.) von Triest, lagern in Brünn.
G C 720. 1 Ballen (113 Pfd.) von Triest, lagert in Brünn.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Wilhelms-Bahn. October-Einnahmen 1862.

	Pers. u. Gepäck	Güter- u. Vieh-Transport im innern Verkehr	im direct. Verkehr	Extraord.	Summa
	7,623 Thlr.	23,510 Thlr.	21,166 Thlr.	10,842 Thlr.	63,141 Thl.

Octber 1862 gegen 1861 + 5,963. Bis ult. Octbr. 1862 + 75,189 Thlr.

Oberschlesische Eisenbahn,

I. Oberschlesische Hauptbahn. (Breslau-Myslowitz-Neuberun)

	f. Pers.	f. Güter	Extraord.	Summa 1862:	1861:
Octbr. 1862: Thlr.	48,527	263,126	32,005	343,658	301,943

II. Oberschlesische Zweigbahn. (Bergw.- u. Hütten-Revier.)

Octobr. 1862:	Thlr. 4,978	76	5,054		5,112

III. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

Octobr. 1862:	26,290	78,960	9,126	114,376	117,469

IV. Stargard-Posener Eisenbahn.

Octobr. 1862:	18,033	75,458	4,698	98,189	111,266

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

	für Personen	für Gepäck	für Güter	Extraord.	Summa
Octbr. 1862 Thlr.	1,844	78	10,456	2,000	14,378
„ 1861	1,697	80	8,398	1,428	11,603

Octbr. 1862 gegen 1861 + 2,775 Thlr. Bis ult. Octbr. 1862 + 32,487 Thlr.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Güter	Tel. Depeschen	Extra	Summa
Octbr. 1862:	3,921 Thlr.	6,841 Thlr.	22 Thlr.	1,371 Thlr.	12,155 Thlr.

„ 1861: 11,510 Thlr. Octobr. 1862: + 645 Thlr. Bis ult. Octobr. 1862: + 15,410 Thlr.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. October 1862.

für Personen	für Güter	Durchg.-Güter	Extraord.	Summa
27,086 Thlr.	52,297 Thlr.	16,000 Thlr.	4,753 Thlr.	100,136 Thlr.

October 1861 87,320 Thlr. Daher 1862 + 12,816. Bis ult. Octbr. 1862 + 141,745 Thlr.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

	für Pers., Gepäck u. Eilgut	für Frachten	Summa
October 1862	343,542 fl. 74 kr.	1,218,531 fl. 4 kr.	1,562,073 fl. 78 kr.
„ 1861	363,416 „ 93 „	1,293,734 „ 26 „	1,657,151 „ 19 „

Bis ult. Octobr. 1862 13,298,036 fl. 15 kr 1861 13,883,147 fl. 92 kr.

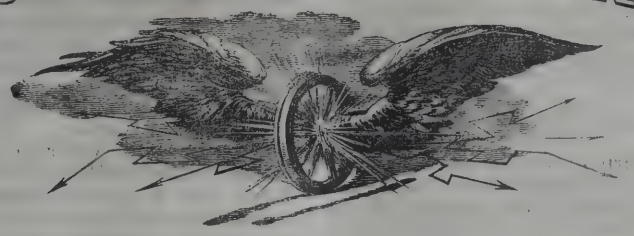
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N^o. 93.

Zeitung des Vereins

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 19. November 1862.

Inhalt: Ueber die Hemmung von Eisenbahn-Fahrzeugen auf den Bahnhöfen. — Anwendung des Dampfes zum Feuerlöschen. — Toskanische Eisenbahnen. — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Vorpommersche Bahn, Bau-Fortschritte. Oberschlesische Eisenbahn, Neu-Berun-Oswiecim. Halle-Nordhausen-Cassel und Bebra-Hanau. Luxemburg-Diekirch. Württembergische Eisenbahnen, Eisenbahnbauten. — Eisenbahn-Betrieb: Oesterr. Südbahn, Beschränkung der Personen-Eilfahrten zwischen Wien und Triest. Werrabahn. Preussische Eisenbahnen, Getreide-Tarifsätze. — Ausland: Italienische Eisenbahnen, die im Betrieb befindlichen Linien. Belgische Bahnen. Schweizer Eisenbahnen, Beschluss des Bundesraths. Schweizer Centralbahn, Homburgerbach-Process. Berner Staatsbahn. Franco-Suisse, tarifmässige Distanzen von Paris nach der Schweiz. Project Yverdon-Payerne-Fribourg. Great North of Scotland Bahn. — Technisches: Vorschlag zur Haltbarmachung der Eisenbahnschwellen. — Telegraphenwesen: Wiener Privat-Telegraphennetz. — Postwesen: Personalnachricht. Die Entwickelung des Preussischen Postwesens. Die Nordamericanische Postverwaltung im Jahre 1859. — Schifffahrt: Dampfschifffahrt-Verbindung zwischen Triest und New-York. Norddeutscher Lloyd, Betriebs-Einnahmen. — Volkswirthschaftliches: Reorganisation des Zollwesens in Polen. Production und Verkehrsmittel in Spanien. Die Verkehrsmittel Ostindiens. Die Omnibuslinien in Berlin. — Anzeiger: Officieller Theil. **Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft**, Zinsenzahlung. **K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft**, Actien-Ziehung. Submissionen der **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter** und **Kgl. Bayerisch Pfälzischen Eisenbahnen**. **Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft**, Fahrplan der Personenschiffe. — **Fehlende etc. Güter** der Saarbrücker-Saarbrücken-Trierer und Rhein-Nahe etc. Eisenbahnen. — **Einnahmen.** — II. Privat-Anzeigen.

Ueber die Hemmung von Eisenbahn-Fahrzeugen auf den Bahnhöfen.

Für jeden practischen Eisenbahn-Betriebs-Beamten wird der Vorschlag des Herrn Dulon in No. 27 unserer Zeitung in Betreff der Feststellung der Eisenbahn-Fahrzeuge auf den Bahnhöfen von grossem Interesse gewesen sein, und so hat auch der Unterzeichnete sich beeilt, Versuche mit dieser Einrichtung zu machen. Dieselben haben nun allerdings die grossen Vortheile, welche das „Organ für Fortschritte des Eisenbahn-Wesens“ (siehe den betreffenden Artikel in No. 86 unserer Zeitung) anführt, gleichfalls ergeben, aber ein Uebelstand ist dabei hervorgetreten, der mir die Anwendung dieses Hemmungsmittels, wenigstens auf grösseren Bahnhöfen, wo vielfach und namentlich mit Maschinen rangirt wird, zweifelhaft erscheinen lässt. Herr Dulon erzählt in der Einleitung zu seinem Vorschlage, dass die Fahrzeuge auf den Bahnhöfen häufig durch „Wind“ oder „Stoss“ in Bewegung gesetzt würden und deshalb eine Hemmung derselben erforderlich sei. Die von ihm vorgeschlagene Befestigung erscheint nun allerdings gegen die Bewegung durch den Wind vollständig ausreichend, dagegen widersetzt sie sich der Bewegung durch den Stoss auf eine Weise, welche andere erhebliche Nachtheile herbeiführt. Es ist trotz aller Anordnungen und Vorsichtsmassregeln beim Rangiren nicht zu erreichen, dass die Wagen ohne, mehr oder weniger starke, Stösse zusammengeschoben werden, und es ist namentlich das allerdings verpönte, aber beim schnellen Rangiren fast nicht zu vermeidende, Ablaufenlassen der Wagen häufig Veranlassung zu heftigem Anprallen der geschobenen gegen die stehenden Wagen. Erfolgt nun ein solcher Stoss, wie ich ihn nur durch Schieben eines Wagens mit Menschenkräften hervorbringen liess, gegen einen an der Dulon'schen Kuppelung gefesselten Wagen, so biegen sich die Federn des Letzteren so gewaltig nieder, dass ein Brechen derselben sehr leicht erfolgen kann und, wie ich glaube, auch wird. Bei einem sechsrädrigen Personenwagen, welcher allerdings mit den leicht beweglichen Adamsfedern der älteren Construction versehen war, war ausserdem das Bäumen des Wagens (durch das Niederdrücken der Federn an dem Ende, wo der Wagen festgelegt war) so stark, dass die andere Endachse sich hob und einer Entgleisung nahe war.

Wenn ich mich demnach mit der Einführung dieser Festlegung der Wagen auf grösseren Bahnhöfen, resp. auf Geleisen, auf welchen rangirt wird, nicht vollständig einverstanden erklären kann, so erscheint dagegen die Anwendung auf minder wichtigen Nebengeleisen, z. B. Reduitgeleisen auf kleineren Stationen und Anhaltepuncten recht empfehlenswerth.

Aehnliche Nachtheile hat auch das Verlegen der Wagen durch quer über die Schienen gelegte Schwellhölzer, indem, wenn Letztere niedrig sind, zuweilen ein Hinüberdrücken der Wagen stattfindet, und wenn sie höher sind, eine Beschädigung der Bremsklötze etc. herbeigeführt wird. Doch muss der Stoss, durch welchen ein Fahrzeug über das Schwellholz geschoben wird, bedeutend stärker sein, wie ein solcher, welcher bei der Dulon'schen Vorrichtung schon ein bedenkliches Zusammendrücken der Federn herbeiführt.

Dagegen ergiebt die Braunschweigische Vorrichtung, von welcher in No. 86 der Zeitung die Rede ist, ein recht zweckmässiges Verlegen der Wagen, hat aber den mit Recht stark hervorgehobenen Nachtheil, dass sie gewöhnlich nicht zur Hand sein und deshalb häufig nicht angewendet werden wird. Wenn man daher statt der gewöhnlich gebräuchlichen Querschwellen die Braunschweigische Vorrichtung an bestimmten Stellen des Bahnhofes festlegte und so zum Gebrauche über die Schienen drehen könnte, so würden die oben erwähnten Nachtheile der Schwellen vermieden, aber allerdings nur ein Erfolg erreicht werden, wenn man den ersten Wagen immer fest gegen die Holzklötze schieben liesse. Dieses wird nur bei der grössten und gewöhnlich unerreichbaren Aufmerksamkeit der Bahnhofs-Aufsichts-Beamten möglich sein und die ganze Einrichtung ein Hülfsmittel bleiben, bis etwas Besseres gefunden wird. Es ist daher sehr erfreulich, dass diese für den Bahnhofsdienst so überaus wichtige Angelegenheit zum Gegenstande der Besprechung durch den Vorschlag des Herrn Dulon auch in unserer Zeitung geworden ist und hoffentlich noch ferner bleiben wird, wozu ein Jeder sein Scherflein beitragen möge.

Potsdam. Klewitz.

Anwendung des Dampfes zum Feuerlöschen.

Der Wasserdampf hat unstreitig die Eigenschaft Feuer zu löschen, besonders wenn es erst im Entstehen ist, was durch eine einfache und gründliche Thatsache bewiesen werden kann. Wenn man nämlich Wasser in irgend einem Gefässe kocht und man bringt in die darüber sich erhebende Dampfsäule einen brennenden Körper, Papier, Zündhölzchen oder Wachslicht, so erlischt die Flamme augenblicklich. Theoretisch ist dies ohne Weiteres erklärbar. Die Luft oder vielmehr der einen Bestandtheil der Luft bildende Sauerstoff ist das Agens, das unumgänglich erforderliche Element der Verbrennung. Wenn man in irgend einen Raum, worin eine Verbrennung stattfindet, einen Wasserdampfstrahl hineinleitet, so jagt derselbe vermöge seiner fortreissenden Eigenschaft die Luft vor sich hin, welche diesen Raum erfüllt und nimmt deren Stelle ein. Es wird also dieser so eben von der Luft eingenommene Raum jetzt durch die blosse Wasserdampfsäule besetzt sein, und da nun der Wasserdampf ein elastisches Fluidum ist, das nicht die Fähigkeit besitzt, die Verbrennung zu unterhalten, so erlischt jeder brennende Körper in diesem vom Sauerstoff befreiten Raume.

Mit einem ähnlichen Mittel bewirkt man das Löschen des Feuers in den Schornsteinen, indem man auf dem Heerde des Schornsteins, dessen obere Mündung früher verstopft worden, Schwefel verbrennt. Das durch die Verbrennung des letzteren entstehende schwefligsaure Gas vertreibt die Luft des Kaminrohres und nimmt deren Platz ein, und da dieses Gas zur Verbrennung nicht geeignet ist, so erlischt das Feuer in einigen Augenblicken. Dieses Mittel zur Feuerlöschung in den Rauchfängen ist unfehlbar und dennoch nicht allgemein bekannt.

Das, was die schweflige Säure in dem Innern eines Russ enthaltenden Schornsteinrohres hervorbringt, bewirkt der Wasserdampf, wenn man ihn in hinlänglicher Quantität in ein vom Feuer ergriffenes Local einführt; der Dampf in Form eines ununterbrochenen Stromes fegt alle Luft oder den grössten Theil der Luft vor sich her, die mit den brennenden Körpern in Berührung steht, und das Feuer muss sogleich erlöschen.

Der Dampf, dieses allgemeine Agens, das jetzt der Industrie unzählige Dienste leistet, besitzt also noch eine neue schätzbare Eigenschaft, unsere Wohnungen, Fabriken etc. vor den Verwüstungen des Feuers zu schützen.

Im Jahre 1837 brachte der Dr. Dujardin in Lille diesen Gegenstand in einem Berichte an die Academie der Wissenschaften in Paris zur Sprache, in welchem er unter andern sagte: „Wir haben hiermit die Grundsätze eines grossen Problems aufgestellt, das nicht selbst ausführen zu können wir lebhaft bedauern. Wir ersuchen deshalb die Staatsverwaltung, diese Angelegenheit durch eine besondere Commission prüfen zu lassen."

Drei Jahre später machte der ausgezeichnete Ingenieur Fourneyron eine glänzende practische Anwendung des in Rede stehenden Mittels.

Am 24. October 1840 befand sich derselbe in einer grossen Spinnerei von Amiens, als plötzlich in einem grossen Gebäude, unter welchem drei grosse Dampfkessel standen, Feuer ausbrach. Die Werkstätten waren sofort geleert, alle Arbeiter begaben sich, um Hülfe zu leisten, in denjenigen Theil der Anstalt, wo sehr brennbare Stoffe bereits ein Raub der Flammen waren; alle Dampfmaschinen wurden angehalten, zu welchem Zweck der ganze Dampf in die Luft entwich. Fourneyron erfasste sogleich die Idee, diesen Dampf zu benutzen, um das Umsichgreifen des Feuers anzuhalten oder es zu schwächen, und es erschien die Ausführung dieses Versuches um so dringender, als man nur eine einzige Feuerspritze zur Disposition hatte, welche trotz aller angewandten Thätigkeit ohnmächtig gegen die Verbreitung des Feuers war, dessen Flammen aus allen Fenstern herausschlugen und auf andere Gebäude übergingen. Als aber der Dampf der Maschinen in das Innere des Gebäudes geleitet und der vom Feuer eingenommene Raum mit Dampf erfüllt wurde, war das Feuer in wenigen Minuten gelöscht.

Es ist hierbei zu bemerken, dass jeder der drei Dampfkessel während dieses Umstandes fähig war, 30 Pferdekräfte hervorzubringen und dass man daher den ganzen Dampf eines Apparates von 90 Pferden verwandte.

Im Jahre 1852 fand ein ähnliches Ereigniss in Douai statt, welches zum zweiten Male den Beweis der ausgiebigsten Nützlichkeit des Dampfes zum Löschen des Feuers lieferte. Im Monat Februar brach in der Flachsspinnerei des Herrn von Mézières Feuer aus, das in einem Augenblick die furchtbarste Ausdehnung nahm; die ganze Spinnerei schien von den Flammen vernichtet werden zu wollen und mit Angst erwartete man die Ankunft der städtischen Feuerspritzen. Da machte Jemand den Vorschlag, den ganzen Dampf der Maschinen in den Hechelraum zu leiten, wo das Feuer entstanden war und durch den eine Dampfröhre führte, die aber gerade hier keinen Hahn hatte. Man schlug sie daher mit einem Hiebe entzwei, so dass der Dampf in die Werkstätte strömte und das Feuer binnen einigen Minuten löschte.

In demselben Jahre that der Wergspinner Desurmont zu Séclin einer Feuersbrunst mittelst des Dampfes sehr leicht Einhalt. Von der Wirksamkeit dieses Mittels gegen den Fortschritt des Feuers überzeugt, hatte dieser Fabrikant vorsichtigerweise schon früher die Dampfheizröhren seiner Werkstätten so eingerichtet, dass er in einem vorkommenden Falle Dampf in jedes Zimmer führen konnte, durch welche die Röhren ihren Zug hatten. Es war zu diesem Zweck an gewissen Stellen das Rohr offen gelassen, und als nun unversehens in seinem Etablissement Feuer ausbrach, machte er demselben durch eine Dampfeinspritzung sofort ein Ende. Das offen gebliebene Rohr hatte nur eine Oeffnung von 10 bis 12 Millimetern, und ungeachtet des geringen Querschnitts dieses Auslasses drang der Dampf so kräftig ein, dass den Flammen, die sich bereits über eine Fläche von 7 bis 8 Quadratmetern verbreitet hatten und bereits die Balken und den Fussboden in der Höhe von $5^{m},0$ bespielten, sofort Einhalt geboten ward. Die in dieser Werkstätte verarbeiteten Materialien sind sehr entzündbare und es schwebt stets sehr viel Flaum davon in der Luft der verschiedenen Räumlichkeiten. Nach der Feuersbrunst fand man sehr viel Wergflaum, der vor dem Feuer bewahrt war, obgleich er sich mitten in demselben befand.

Was die ganze Wirksamkeit des Dampfes in dem vorliegenden Falle noch mehr nachweist, ist der Umstand, dass das Feuer in einer Werkstätte von $16^{m},0$ Länge, $9^{m},0$ Breite und $5^{m},0$ Höhe ausgebrochen war und dass das kleine Rohr, das den Dampf auswarf, sich am Ende dieses Raumes an der dem Feuerausbruche entgegengesetzten Stelle befand.

Bei Gelegenheit zweier trauriger Unfälle auf dem Meere im Jahre 1852, nämlich der Brand des Englischen Dampfschiffes „Amazone", wobei 130 Menschen umkamen, und der des Americanischen Dampfschiffes „Henry-Clay", wo mehr als 100 Menschen in den Flammen ihren Tod fanden, machten Fourneyron und Dujardin darauf aufmerksam, wie sehr es zu bedauern sei, dass bei diesen Unfällen Niemand daran gedacht hatte, dem Brande durch den Wasserdampf Einhalt zu thun, den die Maschinen in Hülle und Fülle hätten liefern können.

Diese Unwissenheit von der Wirksamkeit des Dampfes bei Feuersbrünsten ist noch immer allgemein, und es ist daher verdienstlich, die Oeffentlichkeit in Anspruch zu nehmen, um die Kenntniss davon in den weitesten Kreisen zu verbreiten. Dabei darf man aber noch nicht stehen bleiben und die in dieser Beziehung gewonnenen Resultate müssen eine practische Anwendung erhalten.

Der General-Inspector der Französischen Südbahn, Herr Bellier, hat den Vorschlag gemacht, diese Anwendung des Dampfes auf jene Eisenbahnen auszudehnen, welche permanente Kesselheizungen haben. Man braucht nur jede Locomotive mit einer Röhre zu versehen, welche einem Feuerspritzenrohr ähnlich ist und an einem Ansatz mit Hahn, welcher an dem Kessel befestigt ist, angebracht werden kann, dabei aber eine solche Länge hat, dass die entferntesten Theile der Gebäude, welche meistens längs der Bahn errichtet sind, erreicht werden können. Gebäude, welche von der Bahn weiter entfernt liegen, müssen mit längeren Schläuchen versehen werden. Bricht das Feuer in einer Station aus, die eine Reservemaschine hat, so ist Hülfe augenblicklich da; geschieht es aber in einer isolirten Station, so wird mittelst einer telegraphischen Depesche die nächste Reservemaschine verlangt, wie es gewöhnlich geschieht, wenn bei einem Zuge ein Unfall vorkommt. Entsteht Feuer in einem der ersten Waggons eines Zuges, so kann die Maschine desselben Zuges selbst im vollsten Laufe die erforderliche Hülfe sofort leisten. (Förster, Allgem. Bauzeitung 1861.)

Toskanische Eisenbahnen.

Nach dem Jahresbericht des Königlich Preussischen Consulats zu Florenz für das Jahr 1862.

Die Eisenbahnen, welche von der Toskanischen Regierung concessionirt wurden, sind durch die jetzige Italienische Regierung ausgedehnt worden und dadurch, dass die kleinen Compagnien, welche schon ganz oder halb verdorben, nicht mehr selbstständig fortbestehen konnten, jetzt vereinigt sind, hat sich eine starke Gesellschaft gebildet, welche Interessen-Garantie von der Regierung geniesst.

Die Einnahmen dieser Gesellschaft, wiewohl noch aller Anschluss an die oberen und unteren Italienischen Bahnen fehlt, sind doch schon so gestiegen, dass die Garantie der Regierung keine grossen Opfer kostet, und es ist jetzt schon gewiss, dass, sobald die Strasse über die Apenninen bis Bologna ganz eröffnet werden kann, es nicht nur die Eisenbahn-Compagnie zu brillanten Resultaten bringen wird, sondern auch Florenz und der jetzt so heruntergekommene Handel Livornos sich schnell wieder heben wird.

Das Eisenbahnnetz der grossen Gesellschaft unter dem Namen „Strade ferrate Livornensi" besteht aus der Bahn von Livorno nach Pisa; von Pisa geht die Bahn in zwei Armen auf beiden Ufern des Flusses Arno nach Florenz, und von Florenz baut man über Arezzo mit aller möglicher Thätigkeit nach Foligno, von wo die Strasse nach Ancona und Rom weiter führt. Von Pisa nach Genua zu hat die Gesellschaft ihr Stück bis Massa Carrara fertig gebaut und hofft, dass die Regierung ihr diesen Herbst die Strecke nach dem Hafen Spezzia, wie versprochen, übergeben wird. Die Bahn von Livorno nach Civitavecchia ist so eifrig betrieben worden, dass man fast mit Zuversicht sagen kann, sie wird noch vor Ablauf von zwei Jahren ganz befahren werden können, und hoffentlich wird dann auch die Bahn nach Foligno,

ausser einem kleinen Theil des Tunnels, dem Betrieb eröffnet sein. Die Gesellschaft hat dann ca. 800 Kilom. Bahn. Die Apenninen-Bahn von Bologna nach Pistoja hat grosse Schwierigkeiten zu überwinden und Aller Augen sind auf den grossen Tunnel gewendet, wo Wasser bis jetzt die Arbeiten sehr erschwert haben. Das ganze Netz ist jedoch jetzt garantirt und wenn die Wasser des Apenninen-Tunnels beseitigt sind, wird es eine wahre Revolution auf den Handel von Livorno und Florenz hervorbringen.

Die Provinzbahn von Siena, welche bei Empoli in die Livorneser Bahn mündet, hat jetzt eine Branche nach Rom hin gebaut und fällt über Orte in die Bologna-Römische Bahn; dann führt eine andere Branche nach Grossetto und fällt in die Bahn, welche von Livorno nach Civitavecchia führt. Diese Bahn ist sehr bequem für die Sieneser und ist der Livorneser Bahn ganz tributair.

Man spricht von Fusion mit der Livorneser Bahn, aber die so sehr verschiedene Bedeutung, sowie die Aussichten auf grössere oder geringere Rentabilität machen dieselbe sehr schwierig. —

Interessant war es uns, mit diesen Angaben des Preuss. Consulats folgende Correspondenz zu vergleichen, welche die Augsb. Allg. Ztg. über den gegenwärtigen Zustand der Mittelitalienischen Eisenbahnen aus Florenz bringt:

„Auf zwei Seiten nähern sich die Toskanischen Eisenbahnen den Grenzen des Patrimoniums Petri. Die Sieneser Bahn wird bis Chiusi (südlich vom Trasimenischen See) befahren, ist bis Ficulle, jenseits der alten Grenze des Kirchenstaates, beinahe vollendet und wird unverzüglich (über Orvieto) in der Richtung nach Orte im Umbrischen Tiberthal fortgeführt werden, von wo die Entfernung bis Rom nicht mehr gross ist. Der Postanschluss an die in Ficulle anlangenden Züge wird in diesen Tagen bewerkstelligt werden. Die Beförderung und Erleichterung der Verkehrsmittel ist eine der besten Seiten der Italienischen Regierung, welche in dieser Beziehung die Forderungen der Zeit versteht und das Entgegenkommen der Privatspeculation benutzt. So ist seit der im vorigen Sommer erfolgten Eröffnung der Bahnstrecke von Vergato nach Bologna, auf der Linie von Florenz über Pistoja nach letztgenannter Stadt, ein Eilwagendienst mit unbeschränkter Aufnahme von Reisenden jeder Classe eingerichtet worden, im Anschluss an die Postzüge diesseits wie jenseits, so dass man die Fahrt von hier bis Bologna in 10 bis 11 Stunden zurücklegt, jedenfalls ein bedeutender Gewinn im Vergleich mit ehemals. Ueberdies haben die Posthalter auf der alten Poststrasse über Covigliajo einen Eilwagendienst organisirt, der jedoch die Concurrenz mit der Eisenbahn schwerlich lange aushalten wird. — Die zweite Bahn nach Süden ist die Maremmenbahn, welche rüstig fortschreitet und im nächsten Jahr eröffnet werden soll. Die in jüngster Zeit zwischen der Päpstlichen Regierung und dem Hause Salamanca gepflogenen Verhandlungen in Betreff des Baues der Bahn von Civitavecchia über Corneto nach Montalto, d. h. bis zur Grenze des Patrimoniums nach Toskana hin, haben die Aufmerksamkeit neuerdings auf diese Linie gelenkt, welcher namentlich für den Handel eine grosse Zukunft bevorsteht. Die Bahnstrecke von Montalto bis Civitavecchia ist eine Nothwendigkeit, der keine Regierung sich entziehen kann, welches auch immer die politischen und pecuniären Verhältnisse sein mögen. Man darf also der Concessionsverleihung mit Zuversicht entgegensehen. Die Bahn von Pisa bis zur Magra (etwas nördlich von Carrara) wird nächstens bis Massa (42 Kilometer) fertig; für den Augenblick wird sie bis Querceta (35 Kilom.) befahren, und geschieht die Fahrt in einer Stunde. In Betreff der Weiterführung von der Magra aus, sei es nach Genua, sei es nach Parma, hat man sich noch nicht geeinigt; die Strecke nach Genua kann keine unübersteiglichen Hindernisse bieten, da man die derselben ähnliche Bahn nach Nizza baut. Am traurigsten von allen Toskanischen Schienenwegen ist es dem von Florenz nach Arezzo gegangen. Erst seit Kurzem fährt man nach Pontassievo (20 Kilometer in 40 Minuten), und der Zeitpunct der Vollendung bis Montevarchi, halbwegs Arezzo, vermag noch nicht bestimmt zu werden. Von allen diesen Bahnen ist übrigens bis jetzt nur die Livorneser ein rentables Unternehmen."

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Vorpommersche Bahn. Am 11. d. M. wurde zum erstenmale mit einer Locomotive auf der Vorpommerschen Bahn eine Versuchsfahrt von Anclam nach Stettin gemacht. Den Winter hindurch werden dann Arbeitszüge mit Kies, Baumaterialien etc. die im nächsten Frühjahr zur Eröffnung kommenden Strecken befahren. Am meisten Schwierigkeit verursachte auf der Strecke Stettin-Anclam die Herstellung des Planums am Schillerbach bei Löcknitz, wo mehr als 4700 Schachtruthen Boden in den weichen Moorgrund geschüttet werden mussten, bevor die Senkungen aufhörten. Die Eröffnung bis Anclam ist zum 1. April, bis Greifswald zum 1. Juli und bis Stralsund zum October nächsten Jahres zu erwarten. (Nat. Ztg.).

Oberschlesische Eisenbahn. (Neu-Berun-Oswiecim). Breslau, 10. November. Der im Frühjahr dieses Jahres angefangene Bau der Eisenbahn von Neu-Berun nach Oswiecim, als Fortsetzung der Oberschlesischen Bahnlinie über Myslowitz, ist fast seiner Vollendung nahe. — Schon werden die Schienen gelegt und bedarf es alsdann nur noch der Aufstellung der langen eisernen Brücke über die Weichsel. Auch an dieser, die früher als Eisenbahnbrücke bei Laband diente und welche man zur Erhöhung ihrer Festigkeit in Neu-Berun mit eisernem Bindwerk versieht, wird fleissig gearbeitet, so dass bei fernerem günstigen Wetter Anfangs Januar die Verbindung mit Oswiecim hergestellt sein kann.

Halle-Nordhausen-Cassel und Bebra-Hanau. Dem Fr. J. wird in sehr zuversichtlichem Tone von Cassel geschrieben: „Die Ausführung der Bahn von Halle über Nordhausen nach Cassel ist nunmehr definitiv beschlossen. Preussen wird sie ganz übernehmen und Kurhessen behält sich die Bedingung des Erwerbes der durch das Kurhessische Gebiet laufenden Strecke vor. Ebenso ist die Ausführung der Eisenbahn von Bebra nach Hanau, und zwar auf Staatskosten, ausser allem Zweifel. Wir schliessen hier folgende Correspondenz der B. B. Z. an: Mit der Ausgabe der neuen Magdeburg-Leipziger Eisenbahnactien im Gesammtbetrage von 15 Millionen Thalern, die für den Bau der Halle-Nordhausen-Casseler Bahn emittirt werden, soll nunmehr vorgegangen werden. Die eine Hälfte der neuen Actien reservirt die Bahn für ihre eigenen Actionäre, die zweite Hälfte wird zur öffentlichen Subscription gelangen, doch hat eine Anzahl grosser Bankinstitute und Firmen, die wir in neuerer Zeit vielfach zu einem gemeinhin von Frankfurt a. M. aus geleiteten Consortium vereinigt gesehen haben, die vollständige Subscription garantirt, eventualiter die Uebernahme des Restes zugesagt. Die hierüber gepflogenen Verhandlungen stehen auf dem Puncte, zum definitiven Abschluss zu gelangen.

Luxemburg-Diekirch. Trier, 10. November. Die Luxemburg-Diekircher Eisenbahn ist jetzt auf ihrer ganzen Strecke vollendet. Für die festliche Eröffnung ist der 15. November festgesetzt.

Württembergische Eisenbahnen. Zur Ausführung der für die Etatsperiode 1861/64 beschlossenen Eisenbahnbauten in Württemberg haben die Stände 7 Millionen bewilligt, welche dieser Tage durch ein Anlehen zu $3^1/_2$ % erhoben werden sollen. Die Staatshauptcasse wird selber die Hälfte des Anlehens für den Grundstock erwerben. Von den im Bau begriffenen Eisenbahnen ist die Verbindungsbahn von Wasseralfingen zum Anschluss an die Bayerischen Bahnen bei Nördlingen am weitesten vorangeschritten, so dass die Eröffnung derselben bis zum nächsten Mai in Aussicht steht. Die Oberneckarbahn ist von Rottenburg bis Mühlen bei Horb in Angriff genommen; die Vorarbeiten von da bis zur Badischen Grenze sind noch im Gang; nach deren Beendigung soll weiter gebaut werden. Ebenso werden Vermessungen der Heilbronner Bahn bis zur Badischen Landesgrenze bei Neckarelz vorgenommen, und die Vorarbeiten des Weiterbaues der Hall-Crailsheimer Bahn zum späteren Anschluss an die Bayerischen Bahnen in der Richtung nach Nürnberg und Ansbach lebhaft betrieben. Die von den Landständen genehmigte Erweiterung des Stuttgarter Hauptlandesbahnhofs ist so eben in den Plänen nach längeren Verhandlungen festgestellt worden, um mit dem Beginn des nächsten Frühjahrs zur Ausführung zu gelangen. (Arbeitgeber).

Eisenbahn-Betrieb.

Oesterr. Südbahn. (Beschränkung der Personen-Eilfahrten zwischen Wien und Triest). Vom 17. November d. J. an werden bis auf Weiteres zwischen Wien und Triest wöchentlich nur zwei Eilzüge in jeder Richtung, und zwar Montag und Donnerstag von Wien nach Triest, und Mittwoch und Samstag von Triest nach Wien nach der bisherigen Fahrordnung verkehren, zu welchen auch wie bisher nur Fahrkarten I. Classe ausgegeben werden. — Die Anschlüsse in Nabresina an die Italienischen Züge bleiben dieselben wie bisher.

Werrabahn. Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn hat beschlossen, über die obschwebende Streitfrage: ob er ohne Mitwirkung der Generalversammlung befugt sei, aus den Mitteln des Reservefonds eine grosse Reparatur-Werkstätte in Meiningen erbauen zu lassen, — ein Rechtsgutachten der Universität zu Berlin einzuholen. (Cob. Ztg.).

Preussische Eisenbahnen. (Getreide-Tarifsätze). Im Norddeutschen Verbande wird bei Versendungen von Berlin der Satz von 2 Pf. pro Ctr. und Meile angewendet, sofern nur durch Frachtbriefe etc. die anderweite Beziehung nachgewiesen ist. Ueber die allgemeine Ermässigung des Verbandsfrachtsatzes auf 2 Pf. ist bisher ein Beschluss unter den Verbandsverwaltungen nicht zu erzielen gewesen. Für den Localverkehr hat das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft verfügt, dass bei Trans-

*

porten von mindestens 100 Ctr. für den Transport von Berlin nach Magdeburg ein Frachtsatz von 3 Sgr. 4 Pf. (2 Pf. pro Ctr. und Meile) eintrete und dass derselbe Frachtsatz auch bei dergleichen Transporten nach den näher gelegenen Stationen Güsen und Burg zur Anwendung komme. Auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ist die Fracht für Getreidetransporte allgemein, somit auch für den Binnenverkehr, fortan auf die Sätze der ermässigten Classe B des Tarifs dieser Bahn herabgesetzt. Die Direction der Ostbahn wird ebenfalls die Fracht für Getreidetransporte auf die Sätze der ermässigten Classe B. des Tarifs herabsetzen. Die Oberschlesische Verwaltung will eine Aenderung ihres Getreidetarifs dahin eintreten lassen, dass neben einem festen Zuschlage von 4 Pf. pro Ctr. Expeditionsgebühren die Güter dieser Classe $2^1/_4$ Pf. pro Ctr. und Meile zahlen sollen. — Die Beschwerden der Berliner Kaufmannschaft in Betreff Differenzen der Getreide-Tarife haben damit ihre Erledigung gefunden.

Ausland.

Italienische Eisenbahnen. Nach dem „Bollettino delle strade ferrate" vom 29. October a. c. sind gegenwärtig folgende Italienische Eisenbahnen im Betrieb:

Staatsbahnen.	Kilom.	C. delle Lomb. ed Italia centr.	Kilom.
Torino-Genova	168	Magenta-Milano	27
Alessandria-Arona	102	Milano-Desenzano	141
Genova-Voltri	15	Milano-Camerlata	44
Alessandria-Piacenza / Novi-Tortona	116	Rho-Gallarate	27
		Milano-Piacenza	70
Torino-Cuneo-Saluzzo	103	Piacenza-Bologna	147
Alessandria-Acqui	34	Bologna-Pontelagoscuro	52
Cavallermaggiore-Brà	13	Bologna-Vergato	39
Vigevano-Mortara	13	Milano-Pavia	36
Torino-Pinerolo	38		583
Torreberretti-Pavia	43	C. Centrale Toscana.	
	645	Empoli-Siena	64
C. Vittorio Emanuele.		Siena-Sinalunga	58
Torino-Ticino	116	Sinalunga-Ficulle	49
Chivasso-Ivrea	33		171
Santhià-Biella	30	Str. ferrate romane.	
Torino-Susa	53	Bologna-Ancona	206
Vercelli-Valenza	42	Napoli-Ceprano	140
	274		346
S. delle str. ferr. livornesi.		Strade Napolitane.	
Firenze-Livorno[1]	98	Napoli-Salerno	52
Firenze-Pisa[2]	99	Nocera-Castellamare	8
Firenze-Montevarchi	49	Cancello-S. Severino	44
Pisa-Massa	42		104
	288		

Zusammen also im Königreich Italien			2,411	Kilom.
ferner in Venetien:	Venezia-Peschiera	141		
	Verona-Mantova	36		
	Verona-Bolzano	150		
	Venezia-Cormons	148		
			475	„
und im Kirchenstaat:	Roma-Ceprano	122		
	Roma-Civitavecchia	73		
			195	„
In ganz Italien			3,081	Kilom.

Von den 2,411 Kilom. des Königreichs Italien wurden circa 360 im Laufe dieses Jahres eröffnet. Im Bau befinden sich Bergamo-Lecco, Treviglio-Cremona, Gallarate-Sesto Calende, Vergato-Pistoia (nicht vor Ende 1864 zu vollenden), Montevarchi-Foligno, Ficulle-Orte, Orte-Roma etc., zusammen gegen 1800 Kilometer, von denen 750 schon im Jahre 1863 eröffnet werden sollen.

[1] per Pisa, linea sinistra.

[2] per Pistoia, linea destra.

Belgische Bahnen. Ein Kgl. Decret vom 1. October ertheilt den Herren Eduard Preston in Craigellochia und Genossen definitive Concession zum Bau der Bahn von Tamines nach Landen; die Contrahenten verpflichten sich, eine Zweiglinie, welche diese Bahn mit der Belgischen Staatsbahn nach Tirlemont verbindet, herzustellen, und haben das Vorzugsrecht für die Herstellung einer Eisenbahn von Hasselt an die Grenze der Provinz Limburg, in der Richtung von Maeseyck oder Ruremont, wenn das Belgische Gouvernement in Uebereinstimmung mit dem Niederländischen es angemessen findet, eine Linie in dieser Richtung herstellen zu lassen; ebenso haben sie das Vorzugsrecht zum Bau einer Linie von Namur an die Bahn von Tamines nach Landen. Für Zweiglinien, welche eine Ausdehnung von 10 Kilometer nicht überschreiten, haben die Concessionäre ebenfalls Vorzugsrecht, über dessen Anwendung sie sich jeweils in 3 Monaten erklären müssen, wenn sie von der Regierung aufgefordert werden. Ein Decret vom 26. October 1862 genehmigt die Statuten der anonymen Gesellschaft zum Bau der Bahn Tamines-Landen. Der Fonds dazu wird aufgebracht durch Ausgabe von 20,000 Actien zu 500 fl. und von 21,500 Obligationen, von denen nur 18,000 vorerst emittirt werden sollen. Im Falle, dass die Zweigbahn nach Tirlemont gebaut wird, werden neue Mittel beschafft. Der Gesellschaftsfonds kann durch Beschluss der General-Versammlung vermehrt werden, sei es durch Herstellung eines zweiten Gleises oder der Linien, welche die Gesellschaft das Recht hat, zu bauen. Die Obligationen tragen jährlich 15 frcs. Zins, zahlbar per Semester, sind mit 500 frcs. rückzahlbar und in 86 Jahren zu amortisiren. Herr Eduard Preston behält sich für seine Concession, Pläne etc. vor: 1) das Vorzugsrecht zur Ausführung aller Arbeiten; 2) das Recht dieselben Dritten zu übertragen. Vom Reingewinn werden nach Abzug aller Spesen die Zinsen und Amortisation der Obligationen gedeckt, dann die nöthige Summe zur Zahlung einer ersten Dividende von 5 Procent auf den einbezahlten Betrag der Actien gekürzt und vom Rest bekommt der Verwaltungsrath 12 Proc. und der Reservefonds 21 Procent, der Ueberschuss wird als zweite Dividende an die Actionäre vertheilt. Die General-Versammlung kommt im April jeden Jahres zusammen. Für's Erste bilden den Verwaltungsrath die Herren de Chentinnes, Graf Baillet, Latour, Gilain, Zaman Harvez Lewis, William Dent, Georg Beauchamps-Cole. (N. Fr. Ztg.).

Schweizer Eisenbahnen. Nach der Eidg. Ztg. hat der Bundesrath, dem von der Bundesversammlung erhaltenen Auftrage gemäss, die Frage geprüft, ob die Eisenbahnen nicht zur Beseitigung der im Transportwesen bestehenden Mängel von Bundeswegen anzuhalten seien. Der Bundesrath hat gefunden, dass zum Einschreiten des Bundes kein Grund mehr vorhanden sei, nachdem die Eisenbahn-Gesellschaften ein einheitliches Transport-Reglement angenommen und die Klagen des Handelsstandes und der Cantons-Regierungen aufgehört haben.

Schweizer Centralbahn. Vor dem in St. Gallen tagenden Bundesgericht spielt bereits seit geraumer Zeit ein wichtiger Process, der Homburgerbach-Process. Die Homburger forderten von der Centralbahn Zurückleitung der durch den Hauenstein-Tunnel abgegrabenen warmen Quellen in den Homburgerbach oder Entschädigung. Nach der St. Galler Ztg. hat das Bundesgericht am 31. October diesen interessanten Process zwischen dem Canton Baselland und der Centralbahn (Intervenient: der Canton Solothurn) dahin entschieden. „1. Die Centralbahn sei an ihre Erklärung, die kalten Quellen zurückleiten zu wollen, gebunden. 2. Dagegen sei sie der ihr durch die Schätzungs-Commission auferlegten Verbindlichkeit, auch die warmen Quellen zurückzuleiten, enthoben. 3. Den Grundbesitzern auf der Nord- und Südseite des Hauenstein-Tunnels bleibe das Recht, auf Schadenersatz zu klagen, gewahrt. 4. Die Kosten der Schätzungs-Commission, der gerichtlichen Instruction und des Gerichts habe die Centralbahn zu bezahlen; die Parteikosten seien wettzuschlagen".

Berner Staatsbahn. Dieselbe hat beim Grossen Rath Veränderung der Trace Bern-Langnau beantragt.

Franco-Suisse. Ein Correspondent der Schw. E. Ztg. theilt die tarifmässigen Distanzen von Paris nach der Schweiz über die drei Verkehrslinien zur Beurtheilung der Bedeutung der Verrières-Linie mit:

Paris-Basel über Belfort 523 Kilom., Basel-Olten 41 Kilom., zusammen 564 Kilometer.

Paris-Neuchâtel über Mouchard 489 Kilom., Neuchâtel-Olten 99 Kilometer, zusammen 588 Kilometer.

Paris-Macon-Genève 625 Kilom., Paris-Neuchâtel 489 Kilometer, Neuchâtel-Genève 124 Kilom., zusammen 613 Kilometer.

Nach der Ostschweiz bleibt also der alte Weg über Belfort um 24 Kil. kürzer, nach Genf dagegen ist der neue Weg um 12 Kil. vortheilhafter.

Bei den Taxen hingegen wäre es wohl möglich, dass Verrières für die Ostschweiz die gleichen Vortheile darbieten könnte wie die alte Linie, da die Ostbahn im Allgemeinen höhere Taxen hat als die Paris-Lyoner.

Project Yverdon-Payerne-Fribourg. Der Chron. de Fribourg erklärt, es dürfe diese Bahn nicht gebaut werden, weil Art. 6 der Uebereinkunft vom 8. April 1856 (bestätigt am 18. April, 24. Mai und 23. Sept. 1856) ausdrücklich bestimme, dass während 20 Jahren keiner anderen Gesellschaft irgend welche Concession ertheilt werden dürfe, welche zwischen der Oronbahn und dem rechten Ufer des Neuenburger Sees eine Concurrenz von Bern nach Genf herbeiführen könnte.

—t— Great North of Scotland Bahn. Bei der letzten Versammlung der Actionäre dieser Bahn erwähnte der Vorsitzende, dass ihre Betriebskosten sehr niedrig wären, nämlich nur 30 Procent der Brutto-Einnahme betrügen, welch günstiges Verhältniss er vorzugsweise der guten Beschaffenheit des Betriebs-Materials zuschrieb, namentlich der Locomotiven und Wagen, die nur nach den besten Mustern und mit den besten Materialien gebaut würden. Von neuen Verbesserungen, die eingeführt werden könnten, empfahl er vor Allem die Anwendung von Krupp'schen Radreifen, da der Krupp'sche Stahl zugleich weich, zähe und elastisch sei und selbst doch bei längerem Gebrauch sich nur sehr wenig abnutze, auch eine viel geringere Abnutzung der Schienen veranlasse, als solches bei Radreifen von Schmiedeeisen oder gewöhnlichem Stahl der Fall sei. Die Rauchverbrennungs-Einrichtung der Locomotiven wurde dann als sehr wirksam gerühmt und erwähnt, dass von den schwefligen Gasen, die früher sich als lästig für die Reisenden und schädlich für die Erhaltung der Wagen gezeigt hätten, nichts mehr zu merken sei. Da auf dieser Bahn viel scharfe Curven vorkommen, so sind nach Anordnung des Mr. Cowan an den neueren Locomotiven die vorderen Laufaxen mit Wendeschemel-Gestellen versehen, was sich als sehr zweckmässig gezeigt haben soll. (Nach dem Engineer vom 3. Octbr. d. J.)

Technisches.

Eingesandt. (Vorschlag zur Haltbarmachung der Eisenbahnschwellen). Die bisherigen Mittel zur Haltbarmachung des Holzes haben bei Eisenbahnschwellen wenig genügt, da die abwechselnde Einwirkung von Luft, Sonnenhitze, Thau, Regen, Staub, welchen diese ausgesetzt sind, die erhaltenden Mittel, theils durch Auflösung, theils durch Transmission, theils durch Verflüchtigung bald entfernt oder zerstört. Hierzu kommt noch die Schwierigkeit alle Theile des Holzes gleichförmig mit der erhaltenden Flüssigkeit zu tränken, und der Umstand, dass eine einzige Stelle, welche den schützenden Körper nicht gehörig aufgenommen hat, zum Beginn der Fäulniss genügt, die dann ungestört im Innern des Holzes fortschreitet, da die schützenden Mittel nicht tief in dasselbe eindringen.

Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass die wirksamsten Mittel, die man bis jetzt kennt (Quecksilbersalze, Kupfersalze, Kreosot), nur wirken, weil sie den Eiweissstoff des Holzes gerinnen machen, gerade aber dadurch ihrem tieferen Eindringen in das Holz sogleich selbst eine Grenze setzen. Zwei Thatsachen geben indessen vielleicht neue und bessere Erhaltungsmittel an die Hand.

Die Eine ist die Unveränderlichkeit der Birkenrinde, mit der man in Norwegen Pfosten, die in der Erde stehen, einige Zoll über und unter der Erde umgibt, und sie dadurch lange Zeit vor dem Verfaulen schützt. Die Birkenrinde enthält bekanntlich einen dem Kautschuk oder der Guttapercha ähnlichen Stoff, der durch trockene Destillation das sogenannte Juchtenöl gibt. Es ist daher der Schluss natürlich, dass mit jenen beiden Körpern getränktes, oder auch nur damit überzogenes Holz lange Zeit der Fäulniss widerstehen wird.

Die andere Thatsache ist die Unveränderlichkeit des Paraffins gegen die Einwirkung des Wassers, der Säuren, der Alkalien und der Hitze. Schon dadurch übertrifft es alle bis jetzt zur Haltbarmachung angewandten Körper in hohem Grade; noch mehr aber durch den Umstand, dass es den Eiweissstoff nicht gerinnen macht, und daher mit Leichtigkeit bis ins Innerste des Holzes dringt. Holz mit Paraffin gekocht wurde vollkommen mit demselben getränkt, und verlor zugleich seinen ganzen Wassergehalt. (Bekanntlich lässt sich das Pariffin ohne zersetzt zu werden, bis auf 300° C. erhitzen).

Wir schlagen daher die Anwendung des Paraffins zur Haltbarmachung der Eisenbahnschwellen vor, und laden die Eisenbahn-Verwaltungen ein, deshalb Versuche zu machen. Selbstverständlich bedürfte man dazu nicht des gereinigten Paraffins, da schon das rohe genügen würde, welches billig aus Steinkohlen und Schiefer dargestellt werden kann. Neben dem Durchdringen des Holzes mit demselben wäre vergleichungsweise zu untersuchen, inwieweit ausreichen:

1) blosse Anstriche von Paraffin, oder Guttapercha, oder Kautschuk;
2) oberflächliches Verkohlen des Holzes und nachheriges Tränken mit einem obiger Körper;
3) Ueberziehen mit Pergamentpapier, oder Umänderung der äusseren Lagen des Holzfaserstoffs in einen diesem ähnlichen Körper durch die Einwirkung von Schwefelsäure.

Sollte das eine oder andere dieser Mittel den Eisenbahn-Verwaltungen besondere Vortheile gewähren, so erwarten wir von denselben eine angemessene Anerkennung.

Nürnberg. Johann Carl Leuchs, Georg Leuchs (Sohn).

Telegraphenwesen.

♄ **Wiener Privat-Telegraphennetz.** Das in No. 85 dieser Ztg. erwähnte Privat-Telegraphennetz in Wien dürfte, wie die Wiener Presse versichert, nicht zur Ausführung gelangen, da der Unternehmer nicht die nöthigen Garantien zur Herstellung des Werkes zu leisten vermag. —

Postwesen.

Personalnachricht. Am 12. November ist der Fürstl. Thurn- und Taxis'sche General-Post-Directions-Secretär U. Hendschel zu Frankfurt, dessen Name durch die Herausgabe seines „Telegraphen" wohl in ganz Europa bekannt geworden, verstorben.

♄ **Preussen.** Die Entwickelung des Preussischen Postwesens ergiebt sich am besten aus der Steigerung, welche die Einnahmen, Ausgaben und Ueberschüsse der Postverwaltung trotz der namhaften Reductionen der Sätze für die einzelnen Leistungen in den letzten 40 Jahren erfahren haben. Während die Gesammt-Einnahmen im Jahre 1820 nur 3,042,904 Thlr., die Gesammt-Ausgaben 2,327,194 Thlr. und die Ueberschüsse demnach 715,710 Thlr. betrugen, steigerten sich diese Beträge im Jahre 1840 bereits auf resp. 7,063,197 Thlr., 5,442.568 Thlr. und 1,620,629 Thlr., im Jahre 1850 auf resp. 7,391,232 Thlr., 6,469,610 Thlr. und 921,622 Thlr., im Jahre 1855 auf resp. 10,273,439 Thlr., 8,986,946 Thlr. und 1,286,493 Thlr. und im Jahre 1860 auf resp. 12,754,530 Thlr., 10,787,973 Thlr. und 1,966,557 Thlr. — Im Jahre 1861 endlich beliefen sich die Einnahmen auf 12,168,460 Thlr., die Ausgaben auf 10,141,758 Thlr. und die Ueberschüsse auf 2,026,702 Thlr. — Die grössten Einnahmen und Ausgaben weist das Jahr 1860 nach, die grössten Ueberschüsse das Jahr 1861 und für das laufende Jahr 1862 wird eine weitere Steigerung erwartet. Für die Finanzverwaltung war das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen im Jahre 1825 am günstigsten. Damals belief sich der Ueberschuss von der Gesammt-Einnahme auf $32_{,38}$ Proc. und die Postgebühren nahmen damals fast den Character einer Steuer an. Für die Verkehrs-Interessen war das Verhältniss am günstigsten im Jahre 1852, in welchem der Ueberschuss $10_{,53}$ Proc. der Gesammt-Einnahme betrug. Inzwischen ist derselbe bereits wieder auf $16_{,66}$ Proc. im Jahre 1861 angewachsen, und deshalb das Verlangen nach weiteren Verkehrs-Erleichterungen im Gebiete der Postverwaltung ein voll begründetes.

♄ **Die Nordamericanische Postverwaltung im Jahre 1859.** Dem darüber vorliegenden Jahresberichte des Nordamericanischen General-Postmeisters entnehmen wir folgende kurze Notizen: Die Ausgaben der Postverwaltung für das letzte Finanzjahr beliefen sich auf 11,458,083 Dollars; die für das laufende waren auf 14,871,547 Dollars geschätzt. Am 30. Juni v. Js. waren 8723 Postrouten im Betriebe, die eine Länge von 260,052 Miles (1 Mile = $5127_{,619}$ Preussische Fuss, 100 Miles = $21_{,365}$ Preuss. Meilen) hatten, und sich folgendermassen vertheilten: Eisenbahnen 26,010, Dampfboote 19,209, Kutschen 63,041 und andere Transportmittel 151,792 Miles. Der ganze Postverkehr des Jahres umfasst 83,308,402 Miles und kostete 9,468,757 Dollars. Hiervon fallen auf die Eisenbahnen 27,268,384 Miles (pro Mile etwa $11_{,9}$ Cts.), auf Dampfboote 4,569,962 Miles (pro Mile ca. $25^1/_3$ Cts.), auf Kutschen 23,448.396 Miles (pro Mile ca. $13_{,36}$ Cts.) und auf andere Transportmittel 27,021,658 Miles (pro Mile ca. $7_{,15}$ Cts.) Ein Hauptübelstand, mit dem die Postverwaltung zu kämpfen hat, ist die Menge der unbestellbaren Briefe (dead letters), die sich dort ansammeln. Die Zahl derselben belief sich für das verflossene Jahr auf ungefähr 2 Mill. Stück. Gründe der Unbestellbarkeit sind besonders: das andauernde Herumziehen vieler Familien, die vielen ähnlichen Namen der Postämter etc.; die Hälfte der Briefe aber sind schon darum unbestellbar, weil die Bestimmungsorte ausserhalb des Bereichs der postalischen Gesetze liegen, oder die Sendungen sonst den getroffenen Bestimmungen nicht entsprechen. Die Zahl der im letzten Finanzjahre uneröffnet nach fremden Ländern zurückgesandten Briefe belief sich auf 133,981; davon kamen auf England 60,310, auf Frankreich 15,757, auf Preussen 18,409, auf Bremen 6919, auf Hamburg 1401 etc. — Die Zahl der im letzten Jahre beförderten Briefe ist nicht angegeben, dagegen sollen folgende Notizen authentisch sein: 1790 wurden befördert 265,545 Briefe, 1800 circa 2 Mill., 1815 über 7 Mill., 1825 gegen 10 Mill., 1840 circa 40 Mill. und 1855 fast 120 Mill., nämlich 119,634,418 Briefe, während die Zahl der Postämter im Jahre 1790 erst 75, 1851 dagegen schon 21,551, 1856 25,565 und 1859 28,539 betrug. Die Länge der Poststrassen war in den erwähnten Jahren resp. 1875, 196,290, 219,935 und 260,052 Englische Meilen. — An Zeitungs-Nummern wurden befördert im Jahre 1828 etwa 60 Mill., im Jahre 1850 etwa $422^1/_2$ Millionen.

Schifffahrt.

Dampfschifffahrt-Verbindung zwischen Triest und New-York. Der Oesterreichische General-Consul in Nordamerica, Herr C. Loosey, hat sich veranlasst gefunden, sein früheres Project, eine Dampfschifffahrtslinie zwischen Triest und New-York zu gründen, wieder aufzunehmen. Nach seinem Plane sollen zwei Dampfer beinahe gleichzeitig Triest verlassen; der eine hält sich von Corfu ab südlich, berührt Malta, Algier und trifft in Cadix mit dem Dampfer der Hülfslinie zusammen, der die nördlichen Häfen des Mittelmeeres, Messina, Neapel, Civitavecchia, Livorno, Genua, Marseille etc. besucht. Hier nimmt der grosse Dampfer die nach Madeira und New-York gehenden Reisenden und Güter auf, während das kleinere Schiff nach Lissabon geht und von dort nach Cadix zurückkehrt, wo es den aus America kommenden Dampfer erwartet, um nun auf der Rückfahrt abermals die nördlichen Häfen zu besuchen, während der Americanische Dampfer sich an der Africanischen Küste hält und schliesslich ebenfalls Triest erreicht. Drei grosse Dampfer von 526 Pferdekraft und zwei kleinere von 268 Pferdekraft sollen den Verkehr vermitteln, der noch mehrfache Abzweigungen dadurch erhält, dass von Madeira aus sowohl nach Norden (England etc.), wie nach Brasilien und an die Westküste von Africa Dampfschifffahrten bestehen, schliesslich dadurch, dass sich in Corfu die Lloydlinien des Mittelmeeres, Schwarzen Meeres etc. an die Americanische Route direct anknüpfen. Eine Anzahl statistischer Belege weist nach, dass sowohl der Frachtentransport wie der Personenverkehr in den gegebenen Richtungen bedeutend genug ist, um das Unternehmen zu einem lucrativen gestalten zu können. Das Actiencapital der Gesellschaft ist auf $3^1/_2$ Millionen Gulden präliminirt und eine 15procentige Verzinsung desselben ausgewiesen, die noch dadurch wahrscheinlicher erscheint, dass ähnliche Unternehmungen, wie das Programm zeigt, sich derartiger Erfolge bereits erfreuen. Ein Dritttheil des für die Hauptlinie nöthigen Capitals soll in America bereits so gut wie placirt sein; den Rest, glaubt Herr Loosey, könnte die Oesterreichische Creditanstalt entweder selbst oder im Wege einer öffentlichen Subscription herbeischaffen.

Norddeutscher Lloyd. Die Betriebs-Einnahmen betrugen im:

	Seeschifffahrt.	Flussschifffahrt.	Assecuranz.	Total.
Sept. 1862: Ld'or. thlr.	169,171. 18.	17,393. 2.	11,251. 33.	197,815. 54.
„ 1861: „	76,730. 11.	18,035. 34.	6,009. 68	100,795. 41.
mihin pr. 1862:	+ 92,441. 6.	— 662. 32.	+ 5,241. 37.	+97,020. 13.
Bis ultimo Septbr.				
1862: Ld'or. thlr.	938,223. 24.	139,028. 62.	67,203. 32.	1,144,455. 43.
1861: „	648,465. 6.	164,613. 62.	52,777. 17.	855,856. 15.
mithin pr. 1862	+ 289,758. 13.	—15,585. —.	+14,426. 15.	+288,599. 26.

Volkswirthschaftliches.

þ **Reorganisation des Zollwesens in Polen.** Ebenso wie das Postwesen in Polen seit Kurzem unter eine Polnische Centralbehörde gestellt ist, ebenso geschieht es jetzt mit dem Zollwesen, welches ferner nicht mehr unter dem Handelsdepartement in Petersburg, sondern unter einer Centralbehörde stehen wird, die in Warschau ihren Sitz haben soll. Diese Reorganisation ist jedoch insofern jedenfalls als ein Fortschritt zu begrüssen, als die inneren Zollschranken, welche jetzt noch für einzelne Artikel bestehen, ganz fortfallen und die gemeinschaftlich erhobenen Zolleinkünfte zwischen Polen und Russland nach der Kopfzahl getheilt werden. — Man hat also hierbei den Zollverein zum Muster genommen. — Die grossen Verkehrsstrassen, welche von Westen nach Russland führen, münden jetzt bekanntlich fast alle zunächst in Polen ein, mit einziger Ausnahme der Verkehrsstrasse, die der Niemen bildet. Hier werden also überall Polnische Zollämter bestehen. Da diese Strassen aber bis jetzt schon dadurch vor den Russischen Seehäfen bevorzugt waren, dass fast alle Waaren beim Eingange zur See einen Zollaufschlag bis zu 50 Procent unterlagen, wodurch hoch besteuerte Waaren fast gänzlich von der Beförderung zur See ausgeschlossen waren, so wird man gleichzeitig dafür Sorge tragen, dass diese Ungleichheit in der Bezollung aufhört und die Waaren zu Lande wie zu Wasser gleichgestellt werden.

þ **Production und Verkehrsmittel in Spanien.** Für den Volkswirth ist es eine erfreuliche Beobachtung, dass Spanien, das früher so mächtig gewesene Land, wiederum bedeutende Anstrengungen macht, um den anderen, inzwischen zu Macht und Ansehen gelangten Staaten nachzueifern. Seit den letzten 10 Jahren huldigt sowohl Land wie Volk dem Fortschritte, was die nothwendige Folge haben musste, dass man gegenwärtig ein Gedeihen überall bemerkt, und vor Allem auch eine Stärkung der materiellen Hülfsmittel. Nach Ausweis der Handelsstatistik, hat sich der Werth der Ein- und Ausfuhr seit 1850 verdoppelt, er betrug 1850 1160 Mill. Realen, im Jahre 1859 dagegen 2331 Millionen. Die Ausfuhr besteht zu 63 Proc. aus Ackerbau-Erzeugnissen, zu 16 Proc. aus Mineralien und zu 21 Proc. aus Producten der Viehzucht und der Forsten etc. — Wahre und ausbeutenswerthe Schätze besitzt Spanien in seinen vorzüglichen Eisenerzen, von denen manche bis 75 Proc. Metall enthalten. Im Jahre 1832 gab es noch keinen Bergbau auf Eisen, jetzt dagegen lässt die Regierung bereits sämmtliche Kriegsschiffe aus einheimischem Metalle bauen. Blei wird ebenfalls viel gewonnen, der Kupfer-Bergbau ist jedoch weniger entwickelt, desgleichen der Bergbau auf Zinn. Dass Spanien ferner vor der Entdeckung des Californischen Quecksilbers die einzigen grossen Zinnober-Bergwerke besass, dürfte bekannt sein. Die Zahl der Kohlengruben beträgt 665, gleichwohl ist die Ausbeute noch so gering, dass man aus anderen Ländern Kohlen bezieht. — Sind somit auch alle Erfordernisse zum Gedeihen moderner Staaten in Spanien reichlich vorhanden, so fehlt es doch noch sehr an guten und brauchbaren Verkehrsmitteln, die den Ueberfluss der einen Gegend zum Wohle derjenigen, wo Mangel daran herrscht, verbreiten; es geht hierin Spanien ähnlich wie Russland, wo man nicht zeitig genug den Werth der Verkehrswege als Förderer des wirthschaftlichen Aufschwungs ansah. Von 1846 bis Ende 1858 wurden zwar 701,762,000 Realen zur Herstellung von Haupt- und Provinzialstrassen und 232,154,000 Realen zur Herstellung von Eisenbahnen ausgegeben, doch bleibt noch immer viel zu thun übrig. Die Länge der Haupt- und Provinzialstrassen wird nach Vollendung des einen noch nicht eröffneten Dritttheils, 16,200 Kilom. (fast 2200 Deutsche Meilen) betragen, während an Eisenbahnen gegenwärtig 2600 Kilom. (350 Meilen) vorhanden sind, deren Länge sich mit den projectirten Linien auf 4076 Kilom. oder 548 Meilen belaufen wird.* Die im Betriebe befindlichen Strecken brachten 1859 gegen 82, 1860 bereits 115½ Mill. Realen ein. — Mit den Wasserwegen steht es besser, da Spanien eine ausgebildete Küstenentwickelung von 500 Lieues am Mittelländischen und von 300 am Atlantischen Meere, dort mit 61, hier mit 56 Häfen besitzt; aber für Kunstarbeiten hat man erst in neuester Zeit etwas gethan. Seit 1846 wurden 108,191,000 Realen für Hafenbauten verwendet. An Canälen sind 693 Kilom. (93½ Deutsche Meilen) vorhanden. — Die Schifffahrt hält mit der Zunahme des Handels noch nicht gleichen Schritt, doch dürfte das geschehen, wenn Spaniens Entwickelung weiter vorgeschritten sein wird. Die Matrosen sind zwar nicht so ausdauernd, wie die der nördlichen Staaten, doch sind sie immer noch geschätzt, da sie entschlossen und in der Gefahr muthig sind; nur ein gewisser Hang zur Bequemlichkeit ist fast allen angeboren. — 1850 liefen ein und aus: Spanische Schiffe mit 302,402 Tonnen, fremde mit 270,232 Tonnen, 1858 aber kamen an 9106 Schiffe zu 1,009,803 Tonnen, und es liefen aus 6940 Schiffe zu 582,607 Tonnen, von welchen 16,046 Schiffen jedoch über zwei Dritttheile fremde waren. Spaniens Handelsmarine betrug in dem letzterwähnten Jahre 5175 Schiffe mit 349,733 Tonnen, seine Kriegsmarine 1862 138 Fahrzeuge mit 1500 Geschützen und 20,870 Pferdekraft. — An Telegraphen waren im Jahre 1858 6330 Kilom. oder 855 Deutsche Meilen vorhanden, während die Postverwaltung 1846 gegen 18 Millionen, 1859 42 Millionen Briefe beförderte. Nach dem Budget pro 1861 sind die Einnahmen für Post und Telegraphie zusammen auf 9,852,000 Realen, die Ausgaben für die Telegraphen-Verwaltung auf 12,081,120, für die Postverwaltung auf 31,639,600 Realen veranschlagt, während die Ausgaben bei der Marine auf 114,381,268 Realen zu stehen kommen.

* Vgl. No. 16 S. 214 und No. 33 S. 395 vorigen sowie No. 40 S. 394 und No. 84 S. 821 dieses Jahrgangs unserer Zeitung.

þ **Die Verkehrsmittel Ostindiens.** Die Deutsche Allgemeine Zeitung lässt sich über die Verkehrsmittel Ostindiens Folgendes schreiben: „Der östlichste Punct, wohin von Calcutta aus telegraphische Nachrichten gelangen können, ist bis jetzt Schoce-Gyen in Pegu. Durch eine Schrift Capitän Sprye's wurde die Anlegung eines Land-Telegraphen von dem letzteren Orte nach China und endlich nach Japan angeregt, für dessen Verwirklichung die Zeit bald kommen wird. Von Schoce-Gyen ausgehend, soll er zunächst nach Kiang-Tung, Ezmok und den Hauptstädten des Pearl-Valley, nach Hongkong, eine Strecke von 1475 Miles, geleitet werden, von wo aus er später nach Shanghai, sowie nach allen offenen Häfen und endlich nach Japan weitergeführt werden soll. Auf dem gewöhnlichen Wege per Steamer können Nachrichten von Hongkong nur in 17 Tagen und von Shanghai erst in 22 Tagen in Galle eintreffen. Eine telegraphische Depesche aber von Galle, durch ganz Indien, über Calcutta, Schoce-Gyen nach Hongkong würde kaum mehr als 8 bis 10 Stunden beanspruchen. Die Wichtigkeit solcher Telegraphen nach China steht ausser Zweifel. — Wenn Rivalen sehen, dass einer des anderen Existenz nicht untergraben kann, so geschieht es wohl häufig, dass sie sich sogar vereinigen und gegenseitig unterstützen. Ein solches Beispiel haben wir hier auch an der Peninsular und Oriental-Steam-Navigation-Company und der Messageries-Imperial-Gesellschaft. Beide wollen Passagiere über Suez nach Europa befördern. Wenn nun auch das Entstehen der Französischen Gesellschaft mit misstrauischen Augen angesehen wurde, so hatte doch das Europäische Publicum ein Interesse dabei, indem es hoffte, dass dadurch die enormen Preise der Ueberfahrt etwas herabsinken müssten. Doch man täuschte sich. Beide Gesellschaften haben ein Schutz- und Trutzbündniss geschlossen, das Passagegeld nicht herabzusetzen und gleiche Preise zu verlangen. Dafür hat die Engl. Gesellschaft auch freundlichst ihrer Französischen Kameradin die Mitbenutzung ihrer Kohlenniederlagen, Docks etc. überlassen. Wie billig aber der Wunsch nach Herabsetzung des Fahrpreises ist, sieht man am besten aus den Tarifen der verschiedenen Gesellschaften. So kostet jetzt die Ueberfahrt nach Europa auf dem Ueberlandswege von Madras nach London oder Southampton 112—125 Pfd. Sterl., mit der Dampfschifffahrts-Gesellschaft um das Cap 70—75 Pfd. Sterl. und mit einem Segelschiff der besten Sorte 55—60 Pfd. Sterl. Die vor Kurzem eben auch entstandene Dampfschifffahrts-Gesellschaft, die ihren Weg um das Cap nimmt, scheint kaum einen langen Bestand zu haben. Der Fahrpreis ist höher als der der Segelschiffe, und die Fahrt selbst ist keineswegs schneller, aber durch den immerwährenden Kohlenstaub und Rauch viel unangenehmer. — In neuester Zeit haben sich in Indien auch Gesellschaften zur Anlegung von Tramways gebildet; dies sind Schienenwege, auf denen die Wagen mittelst Pferden befördert werden, wie man deren ja auch in Deutschland antrifft. —

þ **Die Omnibuslinien in Berlin.** Das Verkehrswesen einer grossen Stadt ist natürlich ein ausgebildetes, sich jeden Tag erweiterndes, da es der Beziehungen der Einwohner zu einander so viele giebt. Darum wird folgende Notiz über die Omnibuslinien in Berlin Ihre Leser interessiren, welche kürzlich die Berliner Gerichtszeitung brachte und nach amtlichen Quellen zusammengestellt ist. — Dieser Notiz zufolge beläuft sich die Zahl der Omnibuslinien in Berlin gegenwärtig auf circa 50, welche von zusammen etwa 260 Wagen befahren werden. Der stärkste Verkehr für die Omnibusfuhrwerke ist auf dem Alexanderplatz. Von diesem aus werden 12 Linien abgefertigt, nämlich nach Charlottenburg, der Hasenhaide, dem Dönhofsplatz, dem Potsdamer Thore, nach Moabit, nach dem Carlsbade, nach Französisch-Buchholz, nach Lichtenberg, nach Friedrichsfelde, nach dem Gesundbrunnen und nach dem Moritzplatze. Ausserdem berühren noch mehrere andere Linien den Alexanderplatz. Auch auf dem Moritzplatz, dem Gensdarmenmarkte, und am Potsdamer Thore herrscht ein lebhafter Omnibusverkehr. Die am stärksten befahrene Linie ist die vom Alexanderplatz nach dem Moritzplatze. Auf dieser coursiren 11 Wagen, von denen alle 6 Minuten einer abgeht. Nächstdem werden die Linien zwischen dem Potsdamer Thor und dem Alexanderplatz und nach Charlottenburg am stärksten befahren. Auf jeder dieser Linien sind 10 Wagen in Bewegung, von denen alle 10 bis 15 Minuten einer abgeht. Am spärlichsten werden die Linien vom Alexanderplatze nach Friedrichsfelde, von der Inselbrücke nach Köpenick, von der Behrenstrasse nach Spandau und vom Alexanderplatze nach der Hasenhaide befahren. Auf den ersten beiden Linien coursiren nur alle 2 Stunden, auf den letzten beiden Linien nur alle Stunde ein Wagen. Noch spärlicher führt der Omnibus vom Alexanderplatze nach Französisch-Buchholz; derselbe wird nur täglich zweimal abgefertigt. — Vor Morgens 7 Uhr fährt kein Omnibus ab, Abends 10 Uhr stellen die meisten ihre Fahrten ein; einzelne jedoch werden noch um 10½ Uhr abgefertigt. Diese Angaben gelten jedoch nur für den Sommer-Verkehr, für den Winter-Verkehr tritt eine Vereinfachung des Betriebes ein. —

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.

Die am 2. Januar 1860 fälligen, mit No. 12 resp. 7 bezeichneten Zinscoupons der Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft I. und II. Emission werden vom 15. December ab eingelöst:
in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Mastricht bei den Herren G. Tielens ainé & fils und
in Aachen bei unserer Hauptcasse.

Aachen, den 10. November 1862.

Die Direction.

K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction beehrt sich, den P. T. Herren Besitzern von Actien bekannt zu geben, dass die 5. Ziehung von 305 Stück Actien, welche auf Rechnung des Jahres 1862 zur Tilgung zu gelangen haben, **Freitag den 5. December 1862** um Ein Uhr Mittags im Geschäftslocale der Gesellschaft in Wien (Minoritenplatz No. 42) im Beisein zweier Notare und der hierzu abgeordneten Mitglieder des Verwaltungsrathes öffentlich vorgenommen werden wird.

Wien, den 5. November 1862.

Von der General-Direction.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Jahr 1863 erforderlichen

Betriebs-Materialien

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Das Verzeichniss der Materialien, sowie die Lieferungs-Bedingungen sind in unserm Central-Büreau, im Haupt-Magazine hierselbst, in unserer Werkstätte in Crefeld und bei sämmtlichen Stations-Vorstehern zu Jedermanns Einsicht offen gelegt, auch gegen Erstattung der Copialien bei uns zu haben.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten versiegelt, portofrei mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien pro 1863“

versehen, vor dem nachstehenden Submissions-Termine an uns einsenden.

In den Offerten ist die Bezeichnung des offerirten Gegenstandes, der Preis und Lieferungsort deutlich und bestimmt anzugeben und wo es angänglich auch Proben beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt am

Freitag den 21. November d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale hierselbst, Bahnhof Marschierthor, in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten.

Die Letztern bleiben noch drei Wochen nach diesem Termin an ihre Offerten gebunden, innerhalb welcher Frist eventuell der Zuschlag erfolgt. Wer nach Ablauf dieser Frist nicht benachrichtigt ist, hat anzunehmen, dass seine Offerte abgelehnt worden, und die etwa eingesandten Proben wieder abholen zu lassen.

Aachen, den 28. October 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Kgl. Bayerisch Pfälzische Eisenbahnen.

Die unterfertigte Direction ist im Falle, **10 Stück Locomotiven mit Tender** im Wege der Submission zu vergeben.

4 Locomotiven für Personenzüge (System Crampton),

6 Locomotiven für Güterzüge mit zwei gekuppelten Achsen.

Die Ablieferung von 5 dieser Locomotiven hat im Monat Mai 1863 zu geschehen; über den Lieferungstermin der weiteren 5 Stück hat noch besondere Vereinbarung zu erfolgen.

Die Lieferungs-Bedingungen sind bei der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen einzusehen.

Angebote für die Lieferung sind bis zum **29. November d. J.** an genannte Direction einzusenden.

Ludwigshafen, den 14. November 1862.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.

Jaeger.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft.

Fahrplan der Personenschiffe

vom 16. Novbr. 1862 an bis zum Schluss der Schifffahrt

Donau-Fahrten.

Abwärts:	Aufwärts:
Von **Stein** nach **Nussdorf** jeden Tag geraden Datums um 9 Uhr Früh.	Von **Nussdorf** nach **Stein** jeden Tag ungeraden Datums um 8 Uhr Früh.
„ **Raab** nach **Pest** jeden Tag ungeraden Datums 7 Uhr Früh.	„ **Pest** nach **Raab** jeden Tag geraden Datums 7 Uhr Früh.
„ **Pest** nach **Mohacs** Montag, Mittwoch und Samstag 7 Uhr Früh.	„ **Mohacs** nach **Pest** Dienstag, Freitag und Sonntag 4 Uhr Nachmittag.
„ **Pest** nach **Semlin** Montag und Mittwoch 7 Uhr Früh.	„ **Semlin** nach **Pest** Montag und Donnerstag 8 Uhr Früh.
„ **Pest** nach **Orsova, Giurgevo, Galaz, Constantinopel** Mittwoch 7 Uhr Früh.	„ **Orsova** nach **Semlin** und **Pest** Sonntag Früh.
„ **Semlin** nach **Orsova** Freitag nach Ankunft des Pester Passagierschiffes.	„ **Galaz** nach **Orsova** Samstag Abends.
	„ **Constantinopel** (via Galaz) nach **Orsova, Semlin** und **Pest** Donnerstag 3 Uhr Nachm.

Die Fahrten von und nach **Mohacs** stehen mit der Fünfkirchner Eisenbahn in Verbindung.

Save-Fahrten.

Von **Sissek** nach **Semlin** Montag 5 Uhr Früh.	Von **Semlin** nach **Sissek** Donnerstag Mittag.

Längs des serbischen Ufers.

Von **Schabatz** nach **Belgrad** Dienstag und Samstag Früh.	Von **Belgrad** nach **Schabatz** Montag und Freitag Früh.
„ **Belgrad** nach **Gradischte** Mittwoch Früh.	„ **Gradischte** nach **Belgrad** Donnerstag Früh.

Wien, den 11. November 1862.

Die Betriebs-Direction.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Saarbrücker-, Saarbrücken-Trierer und Rhein-Nahe Eisenbahn. Am 31 October 1862. A. Fehlende:

H K G 594. 1 Kiste Feuerzeug (90 Pfd.) von Saarbrücken, f. in Trier.
H K G 603. 1 Kiste Feuerzeug (48 Pfd.) von Mainz, fehlt in Conz, resp. Luxemburg.
1 Wagendecke fehlt in Dudweiler.
1 Knebel, 1 Tau, 4 Einsatzpfähle } Betriebs-Dienstgut auf Wagen L. 352. (20 Pfd.) von Mainz, fehlt in Staudernheim.
1697. 1 Sack Dünger von Ludwigshafen, fehlt in Creuznach.
S 203. 221. 222. 234. 4 Kisten Candis von Crefeld, fehlen in Creuznach.
W 619. 1 Korb Rohtabak (19 Pfd.) von Coblenz, fehlt in Bingerbrück.
2 Pack leere Säcke (100 Pfd.) von Luxemburg, fehlen in Conz.

B. Ueberzählige:

H. 1 Kiste Eisenwaaren (35 Pfd.), lagert in Conz.
A. 1 Bündel leere Säcke (33 Pfd.), lagern in Forbach.
7 leere Reissäcke (15 Pfd.), lagern in Saarbrücken.
B & H 2581. 1 Kiste leere Säcke und Tabak (32 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
K. K. c. pr. Dampfmühlen-Gesellschaft Wils, 31296. 1 Pack leere Säcke, lagert in Saarbrücken.

C B. 1 Kiste Effecten (17 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
1 Koffer (leer) (29 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
1 leere Kiste (34 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
S K. 1 Packet Kleider (4 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
B. Burbach 3390. 1 Sack Pfeffer (39 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
P F 4207. 1 Kiste Sand (15 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
2058. 1 Fass (Inhalt unbekannt) (35 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
5. 1 Ballen Hopfen (32 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
V H B. 2 Pack Gyps (109 Pfd.), auf dem Perron gefunden, lagern in Saarbrücken.
Presser 226. 1 leeres Bierfass (30 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
F & C 130. 1 leeres Bierfass (16 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
L & C 46672. 1 Kiste grobe Eisenwaaren und Nieten (213 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
M M 56. 1 Sack Kleien (57 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
F 1273. 1 leeres Packfass (36 Pfd.).
Q 9044. 1 Sack Drathstifte (50 Pfd.), lagert in Saarbrücken.
1 alte grüne wollene Reisetasche mit rothen Blümchen, lagert in Creuznach.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Ende October 1862.

A. Fehlende:

A N. 2 Fässchen Aale (18 Pd.) von Stettin, fehlen in Leipzig seit 1. October 1862.
HH 3. 1 Fässchen Lachs (10 Pfd.) von Stettin, fehlt in Leipzig seit 11. October 1862.

B. Ueberzählige:

F O 4142. 1 leere Kiste (36 Pfd.) lagert in Berlin.

Holsteinische Eisenbahnen. Ende October 1862.

A. Fehlende:

HR 1. 1 Kasten mit einem Schiffsmodell, am 24. October von Altona abgegangen, fehlt in Kiel.
D V. 1 leere Syrupstonne (ca. 40 Pfd.), am 31. October von Husum abgegangen, fehlt in Itzehoe.

B. Ueberzählige:

1028. 1 Kiste Drechsler- und Bildschnitzer-Arbeit (Br. 25 Pfd.), lagert in Itzehoe seit dem 3. September 1862.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. October.

	für Personen	Güter	Extraord.	Summa	Bis ult. Oct.	Provisor. Ermittelungen pr. Oct.
1862	Thlr. 94,522	144,522	3,000	242,044	1,993,258	242,044
1861	„ 99,217	135,323	1,800	236,340	1,969,084	239,729
1862	„ —4,695	+9,199	+1,200	+5,704	+ 24,174	+2,315

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

October 1862:	für Pers.	für Güter	extraord.	Summa	bis ult. Oct.
	Thlr. 74,000	167,000	7,000	248,000	2,116,000
			1861:	236,360	2,063,568
		Also im Jahre 1862: Thlr. + ca.		12,000	ca. 53,000

Kgl. Saarbrücker Eisenbahn. Saarbrücker u. Trierer-Bahn.

Octbr. 1862:	f. Pers.	f. Güter	f. Kohlen.	Extraord	Summa	Bis ult. Oct. 1862:
	Thlr. 21,000	22,468	50,065	17,788	111,321	941,295
Bis ultimo October 1861: 826,280,				daher 1862:		+ 115,015
Rhein-Nahe-B.	18,500	30,416		1,993	50,909	458,998
Bis ultimo October 1861: 419,248,				daher 1862:		+ 39,750

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

October 1862: 195,975 Thlr. bis ult. Oct. 1862: 1,656,925 Thlr.
„ 1861: 194,518 „ „ „ „ 1861: 1,611,321 Thlr.
also 1862 mehr: 45,604 Thlr.

Ruhr-Sieg Eisenbahn.

October 1862: 54,500 Thlr. bis ult. Oct. 1862: 483,130 Thlr.
„ 1861: 48,447 „ „ „ „ 1861: 227,958 „
also 1862 mehr: 255,172 Thlr.

Witten-Duisburger Eisenbahn.

October 1862: 42,110 Thlr., bis ult. Oct. 1862: 266,757 Thlr.
„ 1861: 8,119 „ „ „ „ 1861: 61,544 „
also 1862 mehr: 205,213 Thlr.

Prinz-Wilhelm Eisenbahn.

October 1862: 19,680 Thlr. bis ult. Oct. 1862: 176,232 Thlr.
„ 1861: 21,367 „ „ „ „ 1861: 197,831 „
also 1862 weniger: 21,599 „

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke können eingesandt werden.

„Alle Gattungen Telegraphendraht"

aus den anerkannt guten Siegener Roheisen-Sorten hergestellt, liefert die Drahtfabrik von
Siegen (Westphalen). **J. H. Dresler** senior.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 22. November.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 20. December.
do. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 17. Januar 1863.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 14. Februar 1863.

Passage-Preise: Erste Cajüte 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Bis auf Weiteres £ 3 — für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter, £ 4 — für andere Waaren mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser zahlbar zum laufenden Course. Unter 10 Shilling und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in Leipzig: die Herren General-Agenten Julius Böheim, Reichsstr. No. 26. — Geo. Theo. Lindner, Grimmaische Strasse No. 6. — Ottomar Rödl, Hainstrasse No. 1. — Carl O. R. Viehweg, Petersstrasse No. 15; in Döbeln Herr J. G. Semmig.

Bremen, 1862. **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 94.

Zeitung des Vereins

1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 22. November 1862.

Inhalt: Die Preussischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate. — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Rheinische Eisenbahn, Legung des Grundsteins zur Rheinbrücke bei Coblenz. Württembergische Privatbahnen, Zweigbahn von Kirchheim nach Unterboihingen. Oesterr. Staatsbahn, Abkürzung der Linie nach Wien. Oesterr. Südbahn, Ungarisches Bahnnetz. — Eisenbahn-Betrieb: Pfälzische Eisenbahnen. Württembergische Eisenbahnen, Erhöhung von Gepäcktaxen. Böhmische Westbahn, Kohlentarif. — Ausland: Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn, October-Einnahmen. Neue Eisenbahn durch London. Schweizerische Eisenbahnen, Betriebs-Ergebnisse. — Technisches: Bridges Adams' Federn für Eisenbahnwagen. Sicherheitsventile, — Telegraphenwesen: Deutsch-Oesterreichischer Telegraphen-Verein, Entscheidung über Erstattung der Gebühren für verstümmelte Depeschen. — Postwesen: Die Postverbindung in den untern Donauländern. Postwesen in Polen. — Anzeiger: Officieller Theil: Submissionen der **Königl. Ostbahn, Königl. Westfälischen** und **Kgl. Bayerisch Pfälzischen Eisenbahnen. Pfälzische Eisenbahnen**, nicht erhobene Zinsen. — **Fehlende etc. Güter** der Kurf. Friedr. Wilh. Nordbahn. — **Einnahmen** der Süd-Norddeutschen Verbindungs-Bahn, Oesterr. Staatsbahn, Galizischen Karl Ludwig-Bahn, Böhmischen Westbahn, Aussig-Teplitzer, Graz-Köflacher, Lübeck-Büchener, Magdeburg-Wittenberge'schen etc. Eisenbahnen.

Die Preussischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate.

(Schluss aus Nro. 90.)

Wenn auch die Regierung 1848 den Entschluss fasste, „fernerhin alle Bahnen selbst zu bauen" und z. B. in der Denkschrift, mit welcher sie den Gesetzentwurf, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie des Staates für die Actien der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn, unterm 26. Septbr. 1849 den Kammern vorlegte, sagte „wahrscheinlich dürfte der Privatbau mit diesen beiden Bahnen für eine Reihe von Jahren vielleicht für immer seine Endschaft erreicht haben," so sind doch, gleich nachdem die Folgen der Krisis der Jahre 1846 und 1847 und der Unruhen des Jahres 1848 vom Geldmarkte überwunden waren, von Privaten Eisenbahnunternehmungen begonnen und ausgeführt worden, und zwar theils unter Beihülfe des Staates durch Gewährung einer Zinsgarantie, theils selbstständig ohne diese Hülfe.

Der Umstand, dass die Regierung den Bau dieser Bahnen nicht selbst übernahm, findet darin seine Erklärung, dass sich dieselben entweder an bereits bestehende Privatbahnen eng anschlossen, und darum von den Unternehmern dieser Bahnen am geeignetsten betrieben werden konnten und sich nicht zur Ausführung Seitens des Staates eigneten, oder dass dem Staate von den Unternehmern bei der Concessionirung der Bahn so umfassende Rechte und Befugnisse bei der Ausführung und dem demnächstigen Betriebe derselben eingeräumt wurden, dass er sie ganz wie Staatsunternehmen benutzen und kein weiteres Interesse haben konnte, die Ausführung selbst zu übernehmen. Letzteres z. B. war der Fall bei der Cöln-Crefelder und bei der Rhein-Nahebahn. Beide Unternehmen wurden nämlich ebenso, wie früher die Aachen-Düsseldorfer und die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn von der Regierung auf Rechnung der Gesellschaften erbaut und betrieben.

In dem nachstehenden Verzeichniss (s. folg. Seite) sind die seit 1848 bis jetzt neu concessionirten Eisenbahnunternehmen aufgeführt. Daraus ist ersichtlich, dass von sämmtlichen 28 Bahnen nur 4 durch neu gebildete, die übrigen dagegen von bereits bestehenden Eisenbahn-Gesellschaften ausgeführt sind.

Wie in dem Verzeichniss an den betreffenden Stellen angegeben, haben mehrere der neu erbauten Bahnen wiederum eine Staatsunterstützung durch Gewährung einer Zinsgarantie erhalten.

Der Staat garantirte von diesen Bahnen:

1) 3½ Procent Zinsen für 12,250,000 Thlr. 3½procentige Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn durch das Gesetz vom 30. April 1856 zum Bau der Ruhr-Siegbahn;

2) 3½ Procent Zinsen für 11,500,000 Thlr. 4procentige Prioritäts-Obligationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau der Stargard-Cöslin-Colberger Bahn, nach dem Gesetz vom 15. Mai 1856;

3) 4½ Procent Zinsen für 3,500,000 Thlr. der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für den Bau einer festen Rheinbrücke bei Coblenz, nach dem Gesetze vom Juni 1860;

4) 4 Procent Zinsen für 750,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen derselben Gesellschaft für den Bau einer Bahn von Ehrenbreitenstein nach Horchheim, nach demselben vom Gesetze;

5) 3½ Procent Zinsen für 12,044,900 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau der Breslau-Posen-Glogauer Bahn, nach dem Gesetze 20. Februar 1854;

6) 4½ Procent Zinsen für 6,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Rhein-Nahebahn zur Fortsetzung des Baues, nach dem Gesetze vom 18. Juli 1859;

7) 4½ Procent Zinsen für 2,250,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen derselben Bahn zu demselben Zwecke, nach dem Gesetze vom 22. Mai 1861;

8) 3½ Procent Zinsen für 6,500,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Cöln-Mindener Bahn zum Bau der Oberhausen-Arnheimer Bahn, nach dem Gesetze vom 24. Mai 1853;

9) 3½ Procent Zinsen für 20,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau der Deutz-Giessener Bahn und der festen Rheinbrücke bei Cöln;

10) 3½ Procent Zinsen für 12,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Berlin-Stettiner Bahn für den Bau der Bahn von Angermünde nach Stralsund und Zweigbahnen von Pasewalk nach Stettin, von Züssow nach Wolgast.

Verzeichniss der seit 1848 in Preussen neu concessionirten Eisenbahnlinien.

No.	Bezeichnung der neuen Bahn.	Datum der Concession.	Concessionirtes Anlagecapital. Thaler.	Staatsunterstützung. Thaler.	Bezeichnung der Eisenbahngesellschaft, welche den Bau übernommen.
1.	Ratibor-Leobschütz und Neudza-Nicolai Idahütte	24. Mai 1853	3,300,000		Wilhelmsbahn
2.	Orynsche Laczisk, Kosel-Artonitz Canalschleuse	9. Juli 1856	3,500,000		" "
3.	Breslau-Posen-Glogau	20. Aug. 1853	12,044,900	Zinsgarantie	Oberschlesische Bahn
4.	Schwientochlowitz-Königshütte	7. Juni 1858			" "
5.	Kottowitz und Myslowitz auf Zombkowitz	21. Juni 1858			" "
6.	Dortmund-Soest	3. Juni 1852	3,130,000	Zinsgarantie	Bergisch-Märkische Bahn
7.	Ruhr-Sieg Bahn	30. April 1856	12,250,000		" " "
8.	Dortmund-Witten-Duisburg-Oberhausen	21. Juni 1858	5,000,000		Neue Gesellschaft
9.	Cöln-Crefeld	30. Juni 1853	1,800,000		" "
10.	Rhein-Nahe	18. Juni 1856	9,000,000	Zinsgarantie	" "
11.	Stargard-Cöslin-Colberg	18. Aug. 1856	7,500,000	Zinsgarantie	Berlin-Stettiner
12.	Angermünde nach Stralsund, Pasewalk-Stettin, Züssow-Wolgast	22. Mai 1861	12,000,000	Zinsgarantie	Berlin-Stettiner
13.	Freiburg-Waldenburg-Hermesdorf	21. Juli 1851			Breslau-Schweidnitz-Freiburg
14.	Schweidnitz-Reichenbach	14. Febr. 1853	4,500,000		" " "
15.	Königszelt-Liegnitz	19. Aug. 1854			" " "
16.	Reichenbach-Frankenstein	9. Juli 1856			" " "
17.	Oppeln-Tarnowitz	30. April 1856	2,500,000		Neue Gesellschaft
18.	Schönebeck-Stassfurt	28. Aug. 1856	1,200,000		Magdeb.-Cöthen-Halle-Leipzig
19.	Stassfurt-Lodderburg	28. Aug. 1856	2,000,000		" " " "
20.	Wittenberg-Bitterfeld-Halle-Leipzig und Bitterfeld-Dessau	25. Juni 1856	4,500,000		Berlin-Anhalt
21.	Weissenfels-Leipzig	19. Febr. 1855	3,000,000		Thüringische
22.	Weissenfels-Gera	17. Nov. 1856	3,900,000		"
23.	Oberhausen-Arnheim	24. Mai 1853	6,500,000	Zinsgarantie	Cöln-Mindener
24.	Deutz-Siegen-Giessen	28. April 1855	20,000,000	Zinsgarantie	" "
25.	Rheinbrücke bei Cöln	26. Juli 1855			" "
26.	Rolandseck-Bingen, Cölner Verbindungsbahn	5. Mai 1856			Rheinische Gesellschaft
27.	Ehrenbreitenstein-Nassauer Landesgrenze	2. Juni 1860		Zinsgarantie	" "
28.	Bonn-Rolandseck	4. Aug. 1854	750,000		Bonn-Cölner

Diese Garantien übernahm er entweder unmittelbar auf die Staatscasse, wie er dies bei den früher geleisteten Garantien ebenfalls gethan hatte, oder er „radizirte sie auf die Staatsintraden aus dem betreffenden Stammunternehmen." Letzteres war der Fall bei der Garantie für die Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau der Breslau-Posen-Glogauer Bahn und bei der Garantie für die Prioritäts-Obligationen der Cöln-Mindener Bahn, zum Bau der Oberhausen-Arnheimer, der Deutz-Giessener Bahnen und der festen Rheinbrücke bei Cöln.

Von beiden Bahnen — der Oberschlesischen und Cöln-Mindener — bezog nämlich der Staat für die Actien, welche er bei der Anlage derselben gezeichnet hatte, jährlich Zinsen und ziemlich bedeutende Dividenden und Superdividenden. Diese flossen nicht zur Staatscasse, sondern mussten statutenmässig zur Amortisation von Actien verwandt werden. —

Der Staat radizirte nun die neu zu übernehmenden Garantien auf diese seine Einkünfte aus dem Stammunternehmen. Durch die Uebernahme dieser Zinsgarantien kann daher die Staatscasse nie benachtheiligt und in Anspruch genommen werden, sondern es wird nur die Amortisation der Actien der Stammunternehmen und damit der Uebergang der Bahnen in die Hände des Staates verzögert, wenn Zuschüsse Seitens des Staates nöthig werden.

In Betreff der Cöln-Mindener Eisenbahn ist wegen der Garantien dann noch besonders festgestellt, dass aus den dem Staate zukommenden Dividenden und Superdividenden an dem Stammunternehmen zuerst das Anlagecapital der Oberhausen-Arnheimer Bahn verzinst wird, und dass mit dem verbleibenden Reste dieser Dividenden und Superdividenden nebst 50,000 Thlr. von den dem Staate zukommenden $3^1/_2$ Procent Zinsen seiner Stammactien die Zinsen für die Anlagecapitalien der Deutz-Giessener Bahn und der Rheinbrücke sicher gestellt werden.

Der Rest jener dem Staate zustehenden Zinsen mit 35,526 Thlr. dagegen soll zur Amortisation der Anlagecapitalien der Rheinbrücke verwandt werden, so dass diese in 30 Jahren Staats-Eigenthum wird.

Ausserdem begiebt der Staat auf 15 Jahre sich seines Rechts, Actien zum Nennwerthe einzulösen.

Die Bedingungen, unter denen der Staat die Garantie für die übrigen genannten Eisenbahnen übernahm, sind im Wesentlichen denen gleich, unter denen er früher solche Garantien übernommen hatte; doch stellte er sich bei der Uebernahme der Garantie für die Bahn von Angermünde nach Stralsund und für die Ruhr-Siegbahn insofern günstiger, als die beiden Stammunternehmungen, die Berlin-Stettiner und Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaften sich verpflichteten, vor dem Staate $^1/_2$ resp. $^1/_4$ Procent Zinsen der Anlagecapitalien zu den Reinerträgen der neuen Unternehmen zuschiessen zu wollen, wenn dieselbe zur Zahlung des garantirten Zinssatzes nicht ausreichend sein sollte. —

Mit Ausnahme der Rhein-Nahebahn, auf welche wir speciell zurückkommen müssen, ward die Regierung zur Uebernahme dieser sämmtlichen nicht unbedeutenden Garantien dadurch bewogen, dass sie wünschte, das Eisenbahnnetz in ihrem Lande möglichst vollständig ausgebaut zu sehen, um gegen andere Staaten nicht zurück zu bleiben, aber mit Recht fürchtete, dass die Privatindustrie allein nicht zur Vollendung desselben im Stande sei. Die Gründe, aus denen sie die Bahnen selbst nicht bauen konnte, haben wir oben angegeben. Ein Blick auf die Karte und die Lage dieser Bahnen zwischen den verschiedensten Privatbahnen lässt deren Richtigkeit erkennen. Wir wollen nur noch kurz angeben, welche Gründe bei den einzelnen Bahnen sie zur Uebernahme der Garantien veranlasste.

Die Breslau-Posen-Glogauer Bahn war bereits im Jahre 1842 von der Regierung und den versammelten Ausschüssen der Stände als eine für den Staat nothwendige Bahn bezeichnet und war damals schon bestimmt, dass für das Anlagecapital derselben eine Staatsgarantie geleistet werden solle, wenn sich Privatunternehmer zum Ausbau der Bahn fänden. Die Uebernahme der Zinsgarantie für diese Bahn unterlag daher keinem Bedenken und

Erörterungen, als sich die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft bereit erklärte, den Bau zu übernehmen, zumal die Bedingungen so günstig wie möglich für den Staat gestellt wurden.

Bei den übrigen Bahnen ward vorher eine genaue Erwägung der Wichtigkeit und Bedeutung der einzelnen Bahnen erforderlich.

Der Regierung erschienen sie sämmtlich wichtig genug für das allgemeine Wohl, um deren Ausbau zu sichern und zu fördern.

Sie fand diese Bedeutung und Wichtigkeit bei der Ruhr-Siegbahn darin, dass sie die Eisensteinförderung im Siegenerlande, sowie die Production eines zur Stahlfabrication vorzüglichen Eisens vermehren, und dadurch ausser localen Interessen das allgemeine Staatsinteresse bedeutend fördern müsse, indem sie die Unabhängigkeit der vaterländischen und zollvereinsländischen Eisenindustrie vom Auslande für alle Zeiten sichere.

Die Stargard-Cöslin-Colberger Bahn erschien ihr bedeutend und von allgemeinem Interesse, weil sie den reichen landwirthschaftlichen Producten Pommerns zum Wohle des ganzen Landes Absatz verschaffen würde.

Der Bahn von Angermünde nach Stralsund mit ihren Zweigbahnen, welche die Uckermark und Neuvorpommern aufschliessen und die wichtigen Häfen dieses Landestheiles unter sich und mit dem Eisenbahnnetze der Monarchie in Verbindung bringen soll, legte man neben ihrer grossen Wichtigkeit für den allgemeinen Verkehr, den Handel und den Wohlstand eines sehr beachtenswerthen, bisher von der Eisenbahnverbindung ganz ausgeschlossenen Landestheiles, zugleich eine hohe militärische Bedeutung bei, „sowohl mit Rücksicht auf die Vertheidigung der Küste als auch wegen der Hineinziehung der Festung Stralsund in das Eisenbahnnetz, desgleichen wegen der Anlage eines projectirten Kriegshafens auf der Insel Rügen."

Die Oberhausen-Arnheimer Bahn erschien wichtig für den gesammten Deutschen namentlich Preussischen Handel, weil der Rhein allein nicht mehr für geeignet erachtet werden konnte, um den Verkehr zwischen Holland und Deutschland zu vermitteln, hierzu vielmehr eine zu jeder Jahreszeit betriebsfähige Eisenbahn nothwendig war.

Endlich durch die Deutz-Giessener und durch die Lahnbahn von Ehrenbreitenstein nach Wetzlar ward der wichtige militärisch-politische Zweck erreicht, die drei grossen Festungen Cöln, Coblenz und Mainz durch eine von dem linken Rheinufer nicht zu gefährdende Rechtsrheinische Eisenbahn unter einander und ferner mit Magdeburg und Erfurt in Verbindung zu setzen.

Zur Uebernahme der Zinsgarantien für die Rhein-Nahebahn ward der Staat aus anderen Rücksichten bewogen.

Die Gesellschaft, welche sich die Concession zu der Rhein-Nahebahn im Jahre 1856 hatte ertheilen lassen — Frankfurter Banquiers standen an der Spitze — hatte nämlich die 10 Jahre vorher aufgestellten Kostenanschläge und Vorarbeiten noch als massgebend betrachtet, und denselben gemäss das Anlagecapital auf 9,000,000 Thlr. veranschlagt. Bei der Ausführung des Unternehmens zeigte sich aber, dass die alten Anschläge nicht mehr passten, da alles, namentlich der Arbeitslohn und der Grund und Boden bedeutend theurer geworden, und dass man daher mit den veranschlagten 9,000,000 Thlr. lange nicht reichen würde. Die Actionäre wurden in Folge dieser Entdeckung ängstlich, weigerten die weiteren Einzahlungen auf ihre Zeichnungen, und kam damit das Unternehmen ins Stocken.

Die Regierung hatte sich gleich bei der Concessionirung der Bahn mit Rücksicht auf die militärischen Interessen und auf die Saarbrücker Kohlenbergwerke den Bau der Bahn und den späteren Betrieb übertragen lassen und musste ihr daher das Stocken des Unternehmens, welches sie geleitet und für welches sie alle Contracte geschlossen hatte, die grössten Unannehmlichkeiten und Inconvenientien bereiten. Sie stellte daher den Actionären eine Zinsgarantie für das über 9,000,000 Thlr. zu verwendende Capital in Aussicht, um deren Theilnahme rege zu halten. Allein als im Frühjahr 1859 das Herrenhaus den Antrag der Regierung, „dem Unternehmen der Rhein-Nahebahn durch eine Zinsgarantie zu Hülfe zu kommen" wegen der politischen Bedrängniss verwarf, musste mit den Arbeiten aufgehört und die weitere Ausführung sistirt werden, obwohl der Staat durch seine Geldinstitute 1,750,000 Thlr. zur Fortsetzung derselben vorgeschossen hatte. —

Im Jahre 1860 indess genehmigten beide Häuser des Landtages, „dass der Rhein-Nahebahn zur Fortsetzung des Unternehmens $4^1/_2$ Procent Zinsen für 6,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen garantirt würden," da die Versagung der Garantie „zu einem für die Vollendung eines gemeinnützigen und für den Preussischen Staat besonders vortheilhaften Unternehmens verderblichen Concurse führen müsse" und selbst der günstigste Fall, dass die Bahn in Privathände überginge, aus politischen und militärischen Gründen zu vermeiden sei, weil die Bahn ohne eine Festung zu berühren, von der Französischen Grenze nach dem Rhein führe. Zudem glaubte man sicher, bei der Lage der 16 Meilen langen Bahn auf einen der Zinsgarantie entsprechenden Reingewinn von 270,000 Thlr. rechnen zu können. Als dann im Jahre 1861 für weitere $2^1/_2$ Millionen Thaler eine Zinsgarantie gefordert wurde, weil die 6,000,000 Thlr. zur Vollendung des Baues nicht ausgereicht hatten, gewährte der Landtag auch diese, wenn auch erst nach längerem Zögern und Verhandeln, „da es einestheils für den Staat eine moralische Unmöglichkeit sei, die Bahn im Concurse zu kaufen, andererseits wenn man diese Ansicht nicht theile, doch zugegeben werden müsse, dass die Staatscasse im Concurse schlechter zu stehen komme, wie bei der Gewährung der Garantie zu erwarten sei." —

Die Entwickelung des Preussischen Eisenbahnnetzes haben wir hiermit in seinen Einzelheiten bis auf die neueste Zeit verfolgt.

Zum Schluss wollen wir, um eine Uebersicht über die Entwickelung und über die Resultate, welche Seitens des Staates und Seitens der Privatunternehmer erzielt sind, zu geben, und um eine Vergleichung der im Ganzen vom Staate und von Privaten verwandten Anlagecapitalien zu ermöglichen, diese Resultate kurz zusammenfassen.

Die fortschreitende Entwickelung des Eisenbahnwesens enthält die nachstehende Zusammenstellung, in welcher wir die Meilenzahl Eisenbahnlinien, welche am Ende eines jeden Jahres im Betrieb waren, unter Beifügung des dafür aufgewendeten Anlagecapitals geben:

		ℛ. Anl.-Cap.			ℛ. Anl.-Cap.
1838	$4_{,6}$ Ml. mit	2,027,000	1850	$393_{,9}$ Ml. mit	152,443,200
1839	$9_{,2}$ „ „	3,747,700	1851	$418_{,5}$ „ „	158,890,900
1840	$25_{,0}$ „ „	7,678,300	1852	$462_{,8}$ „ „	175,096,900
1841	$52_{,3}$ „ „	14,469,000	1853	$490_{,7}$ „ „	194,838,500
1842	$77_{,9}$ „ „	20,178,000	1854	$490_{,8}$* „ „	202,414,000
1843	$109_{,12}$ „ „	32,721,000	1855	$507_{,4}$ „ „	211,096,400
1844	$122_{,6}$ „ „	36,128,000	1856	$580_{,6}$ „ „	251,740,000
1845	$146_{,8}$ „ „	50,828,000	1857	$617_{,5}$ „ „	268,015,500
1846	$261_{,5}$ „ „	90,464,400	1858	$650_{,7}$ „ „	287,652,900
1847	$321_{,7}$ „ „	118,741,700	1859	$737_{,7}$ „ „	345,544,900
1848	$360_{,7}$ „ „	128,642,000	1860	$765_{,045}$ „ „	379,000,000
1849	$382_{,2}$ „ „	145,262,400			

Die Ende 1860 bereits in Betrieb stehenden und die im Bau begriffenen Bahnen giebt das nachstehende Verzeichniss an. In demselben sind die Staatsbahnen von den Privatbahnen getrennt, und bei letzteren wieder die vom Staate verwalteten von den unter Privat-Directionen stehenden unterschieden. —

Nach Vollendung der im Bau begriffenen Bahnen im Jahre 1861/62 wird danach das gesammte Eisenbahnnetz in Preussen eine Ausdehnung von $808_{,8}$ Meilen, mit rund 405,800,000 Thlr. Anlagecapital gewonnen haben.

Hiervon werden $208_{,48}$ Meilen Staatsbahnen, mit rund 99,000,000 Thlr. Anlagecapital und $600_{,45}$ Meilen Privatbahnen, mit rund 306,800,000 Thlr. Anlagecapital sein.

* Das abnorme Verhältniss, dass von 1853 auf 1854 die Zahl der Meilen um $0_{,1}$ wächst, während das Anlage-Capital von 194,838,500 auf 202,414,000 Thlr., also um über $7^1/_2$ Millionen Thaler steigt, wird seinen Grund darin haben, dass in diesem Jahre auf die bereits vorhandenen fertigen Bahnen grosse Capitalien verwendet sind, z. B. zur Legung eines zweiten Gleises, oder dass bedeutende Strecken angefangen aber nicht vollendet sind. Hierauf deutet der Umstand hin, dass 1856—1857 die Meilenzahl der fertigen Bahnen um 63 gewachsen ist.

Nach dem Verzeichniss No. III hat von dieser letzten Summe der Staat für 99,694,900 Thlr. eine Zinsgarantie übernommen.

I. Verzeichniss der Ende 1860 in Preussen in Betrieb stehenden Bahnen:

Bezeichnung der Bahn.	Länge. Meilen.	Anlagecapital. Rt.
I. Staatsbahnen:		
1. Ostbahn	100,118	38,050,002
2. Niederschlesisch-Märkische	51,624	26,406,658[1]
3. Bahnhofs-Verbindungsbahn in Berlin	1,341	288,623
4. Westfälische { Hamm-Paderborn-Landesgrenze	17,950	9,143,267
Münster-Hamm	4,640	1,665,596[2]
Münster-Rheine	5,120	2,347,317
5. Saarbrücker	6,120	3,961,827
6. Saarbrücken-Trier	11,400	7,228,796
	Sa. 198,313	89,092,085
II. Privatbahnen: a) unter Verwaltung des Staates:		
1. Wilhelmsbahn	21,520	7,996,846
2. Oberschlesische { a) Hauptbahn	34,631	16,358,601[3]
b) Breslau-Posen-Glogau	27,870	12,120,075[4]
3. Stargard-Posen	22,626	6,473,257[5]
4. Bergisch-Märkische { Düsseldorf-Dortmund	11,235	10,118,777
Dortmund-Soest	7,187	2,788,797
5. Prinz Wilhelm Eisenbahn	4,390	2,240,696
6. Aachen-Düsseld.-Ruhrort { a) Aachen-Düsseldorf	11,435	7,385,171[6]
b. Ruhr.-Cr.-K. Gladb.	5,594	3,420,750[7]
7. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,170	14,719,543[8]
	Sa. 162,608	83,622,513
b) Privatbahnen unter Privatverwaltung:		
8. Berlin-Stettin { a) Berlin-Stettin-Stargard	22,428	7,427,764
b) Stargard-Cöslin-Colberg	22,697	8,812,017[9]
9. Niederschlesische Zweigbahn	9,500	2,488,793
10. Breslau-Schweidnitz-Freiburg nebst Liegnitz-Frankenstein	22,895	8,417,077
11. Neisse-Brieg	5,832	1,336,313
12. Oppeln-Tarnowitz	10,120	2,406,287
13. Berlin-Hamburg	39,662	16,200,641
14. Magdeburg-Wittenberge	14,283	6,264,836
15. Magdeburg-Leipzig nebst Zweigbahnen	19,171	8,754,008
16. Berlin-Potsdam-Magdeburg	19,537	13,061,694
17. Magdeburg-Halberstadt	7,745	2,672,930
18. Berlin-Anhaltische nebst Zweigbahnen	47,395	15,500,000[10]
19. Thüringische nebst Zweigbahnen	37,256	20,750,185[11]
20. Cöln-Mindener nebst Oberhausen-Arnheim	46,701	31,418,195[12]
21. Rheinische { a) Herbesthal-Cöln-Bingen	32,448	25,683,590[13]
b) Cöln-Crefeld	6,895	2,017,271
22. Aachen-Mastricht-Hasselt	8,679	5,550,000
Hasselt-Landen	3,721	
	Sa. 376,960	178,581,601
Theilweise in Betrieb standen:		
23. Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere	11,810	
24. Ruhr-Sieg-Eisenbahn	4,291	
25. Witten-Duisburger Eisenbahn	1,613	
26. Cöln-Giessener Eisenbahn	9,450	
	Sa. 27,181	

II. Verzeichniss der Ende 1860 noch im Bau begriffenen (nunmehr vollendeten) Bahnen:

	Bezeichnung der Bahn.	Länge. Meilen.	Anlagecapital. Rt.
Staatsbahnen	1 Bromberg-Thorner Bahn[14]	8,7	
	2 Saarbrücken-Trier-Luxemburger	0,08	
	3 Ruhr-Siegbahn[15]	10,80	12,250,000
Privatbahnen	4 Bochum-Duisburg	7,70	
	5 Oberhausen-Dortmund		
	6 Cöln-Giessen[16]	11	20,000,000
		Sa. 38,9	

III. Verzeichniss der vom Staate bis Ende 1860 (mit 3½ %) übernommenen Garantien:

Bezeichnung der Bahn.	Höhe des garantirten Capitals. Rt.
1. Oberschlesische Eisenbahn, Prioritäts-Actien	2,400,000
2. Rheinische Eisenbahn, Prioritäts-Actien	1,250,000
3. Cöln-Mindener Stamm-Actien	13,000,000
4. Stargard-Posener Stamm-Actien	5,000,000
5. Aachen-Düsseldorfer	4,000,000
6. Bergisch-Märkische zum Bau der Ruhr-Siegbahn, Prioritäts-Obligationen	12,250,000
7. Berlin-Stettiner zum Bau der Stargard-Cöslin-Colberger Bahn	11,500,000
8. Rhein-Nahebahn	6,000,000
Rheinische Bahn zum Bau der	
9. 1) Ehrenbreitenstein-Horchheimer Bahn	750,000
10. 2) festen Rheinbrücke bei Coblenz	3,500,000
11. Oberschlesische zum Bau der Strecke Breslau-Posen-Glogau	12,044,900
Cöln-Mindener zum Bau der	
12. 1) Oberhausen-Arnheimer Bahn	6,500,000
13. 2) Deutz-Giessener Bahn und festen Rheinbrücke	20,000,000
Sa.	99,694,900
Im Laufe des Jahres 1861 sind übernommen:	
1. Rhein-Nahebahn	2,500,000
2. Berlin-Stettin zum Bau der Angermünde-Stralsunder etc. Bahn	12,000,000
Sa.	14,500,000

Ausserdem sind dann noch im Laufe des Jahres 1861 zwei Bahnen concessionirt und in Angriff genommen, nämlich:

1) die Staatsbahn von Buke nach Kreiensen 6,70 Meilen lang, veranschlagt auf 4,800,000 Thlr.

2) die Bahn von Angermünde nach Stralsund mit Zweigbahnen von Pasewalk nach Stettin und von Züssow nach Wolgast, 30,5 Meilen lang, veranschlagt auf 12,000,000 Thlr., für welche der Staat eine Zinsgarantie übernommen hat.

Endlich hat der Staat noch eine Zinsgarantie für 2,500,000 Thlr., welche zur Vollendung der Rhein-Nahe-Bahn erforderlich waren, übernommen.

Nach Vollendung auch dieser vorstehend unter 1 und 2 aufgeführten beiden Bahnen wird dann das gesammte Eisenbahnnetz in Preussen eine Ausdehnung von 846 Meilen gewonnen haben.

Von diesen werden 215,18 Meilen Staatsbahnen
und 630,82 „ Privatbahnen sein,

und von den letzteren 173,4 Meilen unter Staatsverwaltung stehen, so dass im Ganzen 388,58 Meilen oder 45,9 Procent der sämmtBahnen direct vom Staate verwaltet und betrieben werden.

An Anlage-Capitalien werden verwandt sein

im Ganzen	425,100,000 Thlr.
Davon sind für Staatsbahnen	103,800,000 „
für Privatbahnen	321,300,000 „

verwendet.

Von den letzteren hat der Staat für 114,194,900 „ eine Zinsgarantie übernommen.

In Folge dieser Garantien hat er bis Ende 1860 an Zuschüssen im Ganzen 3,969,251 „ leisten müssen. Dagegen an Dividenden über 3½ Proc. für die Actien, welche er bei anderen Privatbahnen genommen hatte 1,425,328 Thlr. und an Superdividenden bei Bahnen, denen er eine Zinsgarantie gewährt hatte 4,285,245 Thlr.

also im Ganzen	5,737,573 „
bezogen und somit	1,766,322 Thlr.

mehr eingenommen, als er in Folge der übernommenen Zinsgarantien hatte zuschiessen müssen.

Wenn man hiernach auch anerkennen muss, dass in Preussen im Eisenbahnbau Tüchtiges geleistet ist, muss man aber doch bei einer Vergleichung mit dem, was in den benachbarten Staaten geschehen ist, zugestehen, dass Preussen von mehreren derselben bereits überflügelt ist.

Es kommen nämlich auf je 100,000 Seelen Ende 1859

in England	7 Meilen
„ Belgien	4,6 „
„ Frankreich	3,4 „ (dagegen 5,5

[1] Der Staat kaufte die Bahn von den Privatunternehmern. Die Strecke Frankfurt-Breslau erhielt beim Bau Staatsunterstützung, Zinsgarantie.

[2] Der Staat kaufte die von Privaten gebaute Bahn.

[3] [4] u. [5] Die Bahnen unter 2 und 3 erhielten Staatsunterstützung durch Garantirung von 2,400,000 Thlr. für 2a), von 12,044,900 Thlr. für 2b), von 5,000,000 Thlr. für 3.

[6] [7] [8] u. [9] Der Staat garantirte für die Bahn unter 6a) 4,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen, 3½ % Zinsen für 1,500,000 Thlr. für 6b), desgl. 4½ % für 8,500,000 Thlr. für 7, desgl. 3½ % für 11,500,000 Thlr. für die Bahn unter 8b,

[10] Der Staat nahm durch die Kgl. Seehandlung für 1,000,000 Thlr. Actien.

[11] Der Staat nahm für 13,000,0000 Thlr. Actien.

[12] Der Staat garantirte für 6,500,000 Thlr. Actien.

[13] Desgl. für 1,200,000 Thlr. Actien.

[14] Eröffnet October 1861.

[15] 3½ Procent Zinsen garantirt.

[16] 3½ Procent Zinsen garantirt.

nach Herstellung der bereits in der Ausführung begriffenen Bahnen) in Braunschweig . . . . . 6,3 Meilen
„ Hannover . . . . . 4,9 „
„ Sachsen . . . . . 4,3 „
„ Baiern . . . . . 4,2 „
dagegen in Preussen . . . . 3,80 „

Bei der grossen Bedeutung der Eisenbahnen für die Entwickelung des Wohlstandes und der Wehrfähigkeit des Landes wird Preussen daher, insbesondere mit Rücksicht auf seine geographische Lage, der Vervollständigung seines Eisenbahnnetzes seine besondere Aufmerksamkeit zuwenden müssen.

Den Fortschritten anderer grossen Staaten gegenüber, würde ein Stillstand auf diesem Gebiete einem Rückschritte gleich sein.

Da es sich aber jetzt auf dem ganzen Europäischen Continente gezeigt hat, dass neue Eisenbahnen fast ohne Ausnahmen, nachdem die einträglicheren Linien ausgebaut, nur mit durchgreifender Staatsunterstützung oder durch Ausführung des Staates zu schaffen sind, so darf sich die Regierung der weiteren Unterstützung des Eisenbahnbaues keineswegs entziehen, sondern muss dafür Sorge tragen, dass allenthalben, wo es im Interesse des Landes erscheint, weitere Verbindungs- und Zweiglinien des in seinen Hauptzügen ausgeführten Eisenbahnnetzes hergestellt werden; mag sie solches nun durch Unterstützung der Privat-Industrie oder durch selbstständige Ausführung von Bahnen ermöglichen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Rheinische Eisenbahn. Am 11. d. M. hat die feierliche Legung des Grundsteins zur stehenden Rheinbrücke bei Coblenz stattgefunden.

Württembergische Privatbahnen. (Zweigbahn von Kirchheim nach Unterboihingen). Die Stadt Kirchheim, der grösste Wollmarkt Süddeutschlands, hat die nachgesuchte Concession zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Kirchheim nach Unterboihingen (Station der Oberneckarbahn) erhalten und fordert nun zur Actienzeichnung auf. Man bedarf nur 700 Actien zu je 500 fl., wovon in Kirchheim selbst über die Hälfte gezeichnet worden ist.

Oesterreichische Staatsbahn. Die K. K. Staatsbahn-Gesellschaft ist mit dem Plan beschäftigt, die Linie nach Wien, welche durch Böhmen führt, erheblich abzukürzen. Sie hat eine Linie trainiren lassen, welche von der Station Kollin abzweigt und sodann über Kaslau, Iglau, Znaim sich wendend zwischen Grossengersdorf und Simmering über die Donau setzt und dann hart am Wiener Südbahnhof in die Raaber Bahn einmündet. Dieser Weg nach Wien soll um 12 Meilen kürzer sein, als der bisherige. Der Bau würde übrigens die Errichtung einer Brücke (wahrscheinlich einer eisernen) über die Donau erfordern.

Oesterreichische Südbahn. Den eisenbahnlustigen Gutsbesitzern in Ungarn zur Seite arbeitet rüstig die Südbahn-Gesellschaft am Ausbau des Ungarischen Bahnnetzes. Zunächst werden die Strecken Legrad-Kotori und Kanischa-Oedenburg ausgebaut werden. Hierdurch wird derjenige Theil Slavoniens, den die Drau zwischen Esseg und Legrad durchschneidet, nach Schiffbarmachung dieses Flusses dem Welthandel eröffnet werden. Dann kommt die Raab-Papa-Keszthelyer Flügelbahn an die Reihe. Diese Bahn wird bei Balaton-Szent-György in die Südbahn einmünden. Obwohl diese Verbindungsbahn von einem Comité adeliger Grundbesitzer und Gemeinden gebaut wird, so steht es dennoch ausser Zweifel, dass dieselbe, sobald die Rentabilität sich herausstellen sollte, an die Südbahn überlassen werden wird. (Actionär.)

Eisenbahn-Betrieb.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Direction fordert die Inhaber bestimmt bezeichneter Dividenden- und Actien-Zins-Coupons auf, sich zur Einlösung derselben innerhalb der in § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist zu melden. (S. off. Bekm. S. 908).

Württembergische Eisenbahnen. (Erhöhung von Gepäcktaxen). Vom 15. d. M. an ist im Mittel- und Westdeutschen Verband, ferner im directen Verkehr mit der Kgl. Bayerischen und der Grossh. Badischen, sowie den übrigen auswärtigen Bahnen, nach welchen überhaupt ein directer Gepäckverkehr eingerichtet ist, ein erhöhter Gepäcktarif in Giltigkeit getreten, wogegen für den Württembergischen internen Verkehr nur bei der Beförderung mit den Schnellzügen erhöhte Gepäcktaxen ins Leben treten, im Uebrigen aber es bei dem bisherigen Tarif sein Verbleiben hat.

Böhmische Westbahn. Zur Hebung des Kohlenfrachtgeschäftes hat, wie wir schon No. 72 S. 717 und No. 88 S. 857 mittheilten, die Böhmische Westbahn mit der Bayerischen Ostbahn und der Oesterreich. Westbahn einen von der Oesterreichischen und Bayerischen Regierung genehmigten Tarif vereinbart, der, wenn die Pilsener Kohlengrubenbesitzer ihn zu benutzen verstehen, sowohl ihnen als den betreffenden Bahnen zu Gute kommen wird. Wegen des bisherigen hohen Frachtsatzes konnte die Pilsener Kohle, selbst wenn man sie um die Frachtkosten hätte verkaufen wollen, an den natürlichen Absatzplätzen in Bayern, als Nürnberg, Augsburg und München mit der dort eingebürgerten Zwickauer Kohle nicht concurriren. In Folge des oben angedeuteten niedern Tarifes dürfte der Absatz der Pilsener Kohle sich bedeutend heben. Die gegenwärtige Förderung im Pilsener Kohlenbecken beläuft sich auf 14 Millionen Centner. Sollte die Nachfrage sich jedoch steigern, dann könnte die Kohlenausbeute leicht bis auf 20 Millionen Centner jährlich gebracht werden.

Ausland.

Warschau-Wiener Eisenbahn. Im Monat October wurden 171,587 S.-Rub. oder 43,315 Rub. mehr als im Oct. 1861 eingenommen. Die Gesammt-Einnahme bis ult. October 1862 betrug 1,518,573 Rub., d. h. 341,627 Rub. mehr als in derselben Zeit 1861.

Warschau-Bromberger Eisenbahn. Im Monat October 1862 betrug die Einnahme 8087 Rub.

—t— **Neue Eisenbahn durch London.** Der im Süden der Themse gelegene Theil von London wird etwa in der Mitte, und zwar in der Richtung von Süden nach Norden, durch eine bis jetzt erst theilweise vollendete Eisenbahn durchschnitten, welche ein Zubehör oder eine Zweigbahn der London-Chatham- and Dover-Bahn ist und für den südlichen Stadttheil wahrscheinlich dieselbe Bedeutung haben wird, wie die unterirdische Bahn für den nördlichen. Sie beginnt bei der früheren Endstation jener Bahn zu Herne-hill am südlichen Ende der Stadt, durchschneidet den Stadttheil Camberwell und endigt vorläufig im Stadttheil Walworth, bei dem alten Gasthaus Elephant and Castle, welches als Mittelpunct des südlichen Theils von London wahrscheinlich schon durch die Bezeichnungen der unzähligen Omnibusse, die es in ihrer Fahrt berühren, den Besuchern von London meistens, wenigstens dem Namen nach, bekannt geworden sein wird. Von dort soll die Bahn zunächst bis zur Blackfriars-Brücke weitergeführt werden und an der Südseite derselben endigen; jedoch beabsichtigt man, sie später mittelst einer besonderen Brücke über die Themse überzuführen und dann die Endstation neben Farringdonstreet an der Nordseite der Themse anzulegen, wo diese Bahn dann auch in unmittelbare Verbindung mit der unterirdischen Eisenbahn, deren vorläufige Endstation dort in der Nähe liegt, treten würde.

Die vom Londoner Westend nach Sydenham führende Krystallpalast-Bahn, welche ihre Endstation (die sogenannte Victoria-Station) im fashionablen westlichen Theil der ungeheueren Stadt an der Nordseite der Themse hat und neben Battersea-Park mittelst einer schmiedeeisernen Brücke über die Themse übergeführt ist, berührt dann die Stadttheile Clapham und Brixton südlich der Themse und steht mit der oben genannten Station zu Herne-hill in Verbindung und wird ausserdem durch eine kurze Verbindungsbahn, die aber noch unvollendet ist, zwischen den Stadttheilen Camberwell und Brixton, in nähere Verbindung mit der hier besprochenen neuen Bahn gebracht werden. Die ganze Länge von Victoria-Station über Herne-hill bis Walworth, wo der Verkehr schon eröffnet ist, beträgt 7 Engl. Meilen; es laufen daselbst täglich 26 Züge in jeder Richtung, in Zwischenräumen von $^1/_4$ bis zu $^1/_2$ Stunde, und es werden bei der Fahrt die Zwischenstationen zu Battersea-Park, Clapham, Brixton, Dulwich und Camberwell berührt. Die noch unvollendete, erst theilweise im Bau begriffene Bahnstrecke von Walworth bis zur projectirten Endstation neben Farringdon-street wird noch etwa 2 Engl. Meilen lang. Die kürzlich vollendete Bahnstrecke von Herne-hill bis Walworth hat eine Länge von $2^3/_4$ Engl. Meilen, wovon mehr als 2 Meilen auf Viaducten liegen, die aus 347 gemauerten Bögen und 25 Brücken mit eisernem Oberbau bestehen. Diese Bauart über den Strassen, welche man bei allen, in südlicher und östlicher Richtung von London ausgehenden Eisenbahnen findet, ist überall, wo man keinen guten Baugrund hat, dem unterirdischen Bau in tiefen Einschnitten oder Tunneln bei Weitem vorzuziehen, wie sich solches namentlich bei dem südöstlichen Theil der unterirdischen Bahn in London, die wegen mancherlei kleiner und grösserer Unfälle beim Bau bekanntlich noch immer nicht dem Betrieb übergeben werden konnte, sehr augenscheinlich gezeigt hat. Ueberdies sind die Schwierigkeiten des Betriebes, in Betreff der Zugänglichkeit, der Erleuchtung und namentlich der Ventilation bei solchen für grosse Frequenz bestimmten unterirdischen Bahnen in Städten gewiss sehr bedenklicher Art.

Schweizerische Eisenbahnen. (Betriebs-Ergebnisse vom 1. Januar bis 30. September.)

Gesammt-Einnahmen im Jahre 1861:

	Kilom.	Personen Fr.	Güter Fr.	Total Fr.
Vereinigte Schweizerbahnen	275	1,560,249	1,198,350	2,758,599
Nordostbahn	178	1,762,090	2,229,044	3.991,133
Centralbahn	262	2,890.256	2,394,965	5,285,222
Franco-Suisse	70,1	403,723	294,823	698,545
Jura Industriel	38	268,811	102,211	371,023
Fribourg à Lausanne etc.	16,8	56,196	23,129	79.325
Ouest	137,7	1,297,778	844,711	2,142,489
Total	977,6	8,239,103	7,087,233	15,326,336

Gesammt-Einnahmen im Jahre 1862:

	Kilom.	Personen Fr.	Güter Fr.	Total Fr.
Vereinigte Schweizerbahnen	275	1,609,220	1,217,493	2,826,713
Nordostbahn	178	1,830,345	2,267,501	4,097,846
Centralbahn	262	2,792,641	2,443,167	5,235,808
Franco-Suisse	70,1	401,330	342,691	744,021
Jura Industriel	38	263,066	127,957	391,022
Fribourg à Lausanne etc.	23,6	140,066	21,163	161,229
Ouest	150	1,422,115	935,193	2,357,308
Total	996,7	8,458,783	7,355,165	15,813,947

Kilometrische Einnahmen 1861 und 1862:

	Personen, Fr.		Güter, Fr.		Total, Fr.	
	1861.	1862.	1861.	1862.	1861.	1862.
Verein. Schweizer-B.	5,674	5,852	4,358	4,427	10,031	10,279
Nordostbahn	9,899	10,283	12,523	12,739	22,422	23,022
Centralbahn	11,032	10,659	9,141	9,325	20,173	19,984
Franco-Suisse	5,759	5,725	4,206	4,889	9,965	10,614
Jura Industriel	7,074	6,923	2,690	3,367	9,764	10,290
Fribourg à Laus. etc.	3,345	5,935	1,377	897	4,722	6,832
Ouest	9,425	9,481	6,134	6,235	15,559	15,715
	8,428	8,487	7,250	7,380	15,678	15,866

Vermehrung der kilometrischen Total-Einnahmen: Freiburger Bahn + 44,7, Franco-Suisse + 6,5, Jura Industriel + 5,4, Nordostbahn + 2,7, Vereinigte Schweizerbahnen + 2,5, Ouest + 1, Centralbahn ÷ 0,9 Procent, — im Durchschnitt aller Bahnen + 1,2 Procent.

Technisches.

Bridges Adams' Federn für Eisenbahnwagen. Im Engineer vom 3. October d. J. werden die bogenförmigen Adams'schen Federn für Eisenbahnwagen sowohl zu Tragfedern wie zu Druck- und Stossfedern warm empfohlen, weil dieselben elastischer als die gewöhnlichen geraden oder nur wenig gebogenen Federn sein und nicht, wie diese Reibung zwischen den einzelnen Stahlplatten, woraus die Federn bestehen, bei ihrer Bewegung erzeugen sollen. In derselben Zeitschrift findet man auch eine Menge von Zeichnungen über die zweckmässigste Anordnung und Befestigung solcher bogenförmigen Adams'schen Federn an den Eisenbahnwagen, sowie über die Anwendung von kreisförmigen Federn zwischen den Radreifen und den Radkränzen der Locomotiv- oder Wagenräder. Zu diesem letzteren Zweck werden 2 solche kreisförmige Federn (ähnlich wie die Kolbenringe der Dampfkolben an einer Stelle aufgeschlitzt, aber nicht neben, sondern über einander liegend) mit einem Gummiring dazwischen, in die innere, etwas concav ausgedrehte Höhlung der Radreifen eingelegt, welcher an beiden Seiten einen kleinen inneren kreisförmigen Ansatz hat, damit die Federn sich nicht seitwärts verschieben können; dann wird in jene Höhlung des Radkranzes und der Federn darin das eigentliche Rad, dessen Kranz aussen nicht cylindrisch, sondern etwas convex wie bei Riemenscheiben geformt ist, eingetrieben, wobei dasselbe keilförmig wirkt und sich in die innere Feder einklemmt. Die ganze Verbindung wird durch 2 verticale Blechringe gesichert, die sich gegen die inneren Ansätze des Radreifen lehnen und die Federn nebst dem Radkranz zwischen sich einschliessen. Diese beiden Ringe müssen an einer Stelle aufgeschlitzt sein und federartig wirken, um beim Einbringen sich soweit als nöthig zusammenbiegen zu lassen und sich dann wieder zu ihrer ursprünglichen Form auszudehnen. Die Elasticität des Rades besteht nun darin, dass die beiden concentrischen Federn nebst dem Gummiring bei vorkommenden Stössen sich an die concave innere Fläche des Radreifens und die convexe äussere Fläche des Radkranzes mehr oder weniger dicht anlegen und also zwischen Radreifen und Radkranz etwas Bewegung zulassen. In ähnlicher Weise würden auch die Räder der Strassen-Locomotiven, welche noch viel häufigeren und stärkeren Erschütterungen als gewöhnliche Eisenbahn-Locomotiven ausgesetzt sind, zweckmässig durch Federn mit den dafür erforderlichen sehr breiten Radreifen zu verbinden sein. Diese ganze Construction der elastischen Räder erscheint als sehr beachtenswerth, weil dieses wahrscheinlich das einfachste und sicherste Mittel ist, der immer stärker sich zeigenden Abnutzung der Schienen und Radreifen auf frequenten Bahnen entgegenzuwirken.

—b— **Sicherheitsventile.** Nach einer Mittheilung des Ingenieurs C. Kohn in einer diesjährigen Versammlung des Oesterr. Ingenieur-Vereins beläuft sich die Zahl der auf neue Sicherheitsventile bis Ende 1860 ertheilten Patente auf 1450! Es fallen davon auf England 350, auf Frankreich 200, auf Deutschland und Oesterreich 900. Trotzdem wird noch immer fast in der ganzen Welt das Sicherheitsventil von Watt angewendet.

Telegraphenwesen.

Deutsch-Oesterreichischer Telegraphen-Verein. Die Verwaltungen dieses Vereines haben sich in dem Beschlusse geeiniget, dass die Entscheidung über die Frage, ob bei Verstümmlung von Vereins-Depeschen eine Erstattung der Gebühren stattzufinden habe oder nicht, derjenigen Vereinsverwaltung zustehe, in deren Bezirke die Depesche aufgegeben ist.

Postwesen.

♄ **Die Postverbindung in den unteren Donauländern.** Die Oesterreichischen Posttataren in der Europäischen Türkei sind durch die bei den heurigen Belgrader Wirren vorgefallene Ermordung von dreien von ihnen mehr zur Kenntniss des grösseren Publicums gekommen, als durch den Jahrhunderte langen Bestand dieses Instituts. Schon unter Kaiser Leopold I. wurde im Interesse der Politik und des Handelsverkehrs zwischen Constantinopel und Wien die Einrichtung einer Postverbindung als dringend nothwendig erkannt, zu welchem Zwecke verlässliche Türkische Reiter gewählt und auf geeigneten Stellen Pferde-Relais aufgestellt wurden. Bei dem damals nur durch Segelschiffe möglichen Verkehr auf dem Meere wurde der Landcours als der zweckmässigere anerkannt, zu welchem jedoch bei den unwegsamen Pässen des Balkengebirges und bei dem durchaus unwirthlichen Character des Landes nur der ausdauernde, genügsame, an alle Strapazen gewöhnte und mit dem Pferde in Eins verwachsene Tatar verwendet werden konnte. Der Verkehr umfasste bald nicht nur die Linie Constantinopel-Belgrad, sondern auch Salonich-Sofia, und was Pferd und Reiter leisten mussten, kann man daraus entnehmen, dass der Tatar oft 64 Stunden nicht vom Pferde kam, und auf gewissen Strecken, wie Dubica-Sofia 24 Stunden, oder wie Melnik-Dubica 12 Wegstunden auf einem Pferde zurücklegte. Was sie bei den Schneestürmen und Schneeverwehungen im Gebirge ertrugen, welchen unerschrockenen Muth sie in diesen so oft von Haiducken durchschwärmten Gegenden bewiesen, gehört in das Unglaubliche, und dass fast nie die Sendung, sei es durch Raub, sei es durch Unglücksfälle verunglückte, sowie dass nie ein Fall von Veruntreuung vorkam, spricht für ihre beispiellose Treue.

Wenn nun auch der Dampf uns Constantinopel um Vieles näher gebracht hat, so blieben doch die Posttataren für den Verkehr mit Belgrad im Winter, vorzüglich aber von Salonich aus, unersetzbar, ja durch ihre Unermüdlichkeit und die Ausdauer ihrer Pferde übertrafen sie oft selbst an Schnelligkeit, immer aber an Genauigkeit die Wasserpost. Als nun bei Ausbruch der Serbischen Wirren die Belgrader Serben ihre christliche Gesinnung und ihre politische Reife nicht besser, als durch die Ermordung der ihnen als Türken und als Oesterreichische Bedienstete doppelt verhassten Posttataren zu beweisen wussten, liessen doch die anderen Posttataren von ihrem Pflichteifer nicht ab, und überbrachten nach wie vor mit Lebensgefahr ihre Depeschen von Nissa nach Alexinacz. — Was den von ihnen nun verlassenen Landpost-Cours durch Serbien betrifft, so suchte man bisher vergebens, einen Ersatz zu finden. Die jetzt verwendeten Seressaner kosten nicht nur das Doppelte, sondern sie haben im Sommer bei den besten Wegen gegenüber den Tataren kaum die halbe Leistungsfähigkeit bewiesen, und so wie die Tataren, als Türken nicht nach Serbien dürfen, ebenso können, wegen ihrer ganz Serbischen Tracht und Sprache, die Seressaner nicht über den Türkischen Grenzzaun, ohne sich Unannehmlichkeiten auszusetzen. — (Presse).

♄ **Postwesen in Polen.** Ueber die Verkehrs-Ergebnisse Russlands und Polen werden selten Notizen in die Oeffentlichkeit gebracht; wir müssen uns daher begnügen, einige Notizen über den Verkehr Warschau's zu bringen, der Hauptstadt des Polenreiches. Nach einem Ausweise vom Juli d. Js. wurden auf dem dortigen Oberpostamte expedirt: 654,976 Stück Briefe*, täglich also 21,128, davon kamen auf die Privat-Correspondenz 68,7 Proc., auf die Regierungs-Correspondenz 31,3 Proc. — Die Privat-Correspondenz theilt sich in inländische 30,3 Proc., Russische 15,2 Proc., aus und über Preussen 19,1 Proc., aus und über Oesterreich 4,2 Proc. Für das Königreich Polen waren bebestimmt 3,744,682 Silber Rubel, während der Werthbetrag der transitirenden Gelder 3,481,754 Silber Rubel war. An Zeitungen wurden gehalten 301 verschiedene Gattungen, nämlich 106 Französische, 91 Deutsche, 38 Polnische, 27 Russische, 25 Englische, 10 in Böhmischer, Serbischer, Illyrischer, 2 in Schwedischer, 2 in Hebräischer etc. Sprache. In den 31 Tagen des Juli wurden expedirt: 392,470 Zeitungen, darunter 319,294 Polnische. Die Warschauer Kaufleute empfingen von der Post im Juli 14,940 Briefe. Mit den Fahrposten wurden 4424 Personen befördert, täglich also 143 Personen; täglich werden 25 Fahr- und Reitposten befördert. Jedes der 72 etatsmässigen Posthaltereipferde legt 25—26 Werst zurück. — Seit Kurzem sind auch in Warschau mehrere Omnibuslinien eingerichtet, welche mit schönen Wagen befahren und viel benutzt werden. —

* Es dürften in dieser Zahl sowohl die in Warschau zur Post gegebenen, als die dort angekommenen und weitergehenden Briefe mit enthalten sein, da sonst schwerlich circa 50 Briefe pro anno auf den Kopf der Bevölkerung kommen könnten; wir halten dafür, dass 12 Briefe pro Kopf der Einwohnerschaft die höchste Zahl ist, die bei gewöhnlichem Verkehr in einer Stadt wie Warschau zu rechnen ist. —

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Königliche Ostbahn.

Für den Werkstätten-Betrieb der Königlichen Ostbahn sind für das Jahr 1863 Materialien und Werkzeuge etc. erforderlich, welche auf dem Wege öffentlicher Submission in folgenden Loosen verdungen werden sollen:

Nummer der Loose	Gegenstand	Quantum
I II u. III	Diverses Rund-, Quadrat- und Flacheisen	2670 Centner
IV	Rossstab-Eisen	520 „
V	Diverses Eckeisen, Bandeisen u. Feinkorneisen	300 „
VI	Diverser Gussstahl, Ferroul- u. Schweissstahl	277 „
VII	Antimon	40 „
	Blei in Mulden	225 „
	Schmelzkupfer	65 „
	Stangenkupfer	3 „
	Quecksilber	1 „
	Zinn in Blöcken	100 „
	Zinn in Stangen zum Löthen	6½ „
	Schmelzzink	18 „
VIII	Diverses Eisenblech (Schwarzblech)	600 „
	Verzinntes Eisenblech	3000 Tafeln
	Kupferblech	10 Centner
	Messingblech	2 „
	Neusilberblech	80 Pfund
	Zinkblech	5 Centner
	Splintdrath	10 „
	Eisendrath	8 „
IX	Verschiedene Eisen- und andere Materialien, als: Bimsstein, Chamottsteine, Chamottspeise, Drathgace, Drathstifte, eiserne Ketten, Pappe, Schmirgel, Schmirgel-Leinwand, diverse Nägel u. Schrauben.	
X	Diverse Gummi-Waaren in Schläuchen, Ringen, Platten.	
XI	Diverse Glas-Waaren.	
XII	Diverse Seiler-Waaren und Polster-Material.	
XIII	Diverse Farben, Chemikalien und Droguen.	
XIV	Diverse Leder-Waaren.	
XV	Bürsten und Pinsel.	
XVI	Werkzeuge u. Geräthe, als: Feilen, Schleifsteine, Schmelztiegel, Schraubenschlüssel, Hammer- und Helmstiele, Feilenhefte.	
XVII	Diverse Posamentier-Waaren.	
XVIII	Diverse Manufacte, als: Drillich, Velour-Teppich, Wachs-Teppich, Leinwand, Wachs-Barchent, Plüsch, Thibet, Woll-Atlas, erbsgraues Tuch, Tuchleisten, Filzplatten, Watten, Fussdecken von Cocosnussfasern.	
XIX	Diverse Hölzer.	
XX	Stammholz-Kohlen	5000 Scheffel

Der Submissions-Termin hierzu ist auf

Donnerstag den 4. December c. Vormittags 11 Uhr

in dem Büreau des Unterzeichneten auf dem Bahnhofe Bromberg angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf die Lieferung der für die Königliche Ostbahn pro 1863 erforderlichen Werkstatts-Materialien etc.“

an den unterzeichneten Ober-Maschinenmeister zu übersenden, auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsorte „Bromberg“ noch ausdrücklich zu bemerken: „Bahnhof“.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Die Lieferungs-Bedingungen mit Nachweis der Materialien sind in den Büreaus der Werkstätten zu Landsberg a. W., Bromberg, Dirschau und Königsberg in Pr., in den Stations-Büreaus der Ostbahn-Bahnhöfe Frankfurt a/O., Kreuz, Danzig, Elbing, Insterburg und Gumbinnen, sowie ferner in den Börsen der Städte Berlin, Cöln, Breslau und Stettin zur Einsicht ausgelegt.

Auf portofreie Gesuche werden die Lieferungs-Bedingungen von dem Unterzeichneten unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 10. November 1862.

Der Königl. Obermaschinen-Meister.
Rohrbeck.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

2500 Stück Stossschwellen,
4450 Stück Mittelschwellen,
3600 laufd. Fuss Weichenhölzern,
36 Stück Telegraphen-Masten und
300 Stück Telegraphen-Stangen

für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserm Central-Büreau hier zur Einsicht offen und können Abschriften gegen Erstattung der Schreibgebühren mitgetheilt werden.

Die Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schwellen etc.“

bis zum **1. December cur. Vormittags 10 Uhr** bei uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 7. November 1862.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 98,520 laufende Fuss oder 2,261,034 Pfd. gewalzter Eisenbahnschienen für die Westfälische Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht offen und können gegen Erstattung der Schreibgebühren mitgetheilt werden.

Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Schienen“

bis zum **2. December c. Vormittags 10 Uhr** an uns einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 8. November 1862.

Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Kgl. Bayerisch Pfälzische Eisenbahnen.

Die unterfertigte Direction ist im Falle, **10 Stück Locomotiven mit Tender** im Wege der Submission zu vergeben.

4 Locomotiven für Personenzüge (System Crampton),

6 Locomotiven für Güterzüge mit zwei gekuppelten Achsen.

Die Ablieferung von 5 dieser Locomotiven hat im Monat Mai 1863 zu geschehen; über den Lieferungstermin der weiteren 5 Stück hat noch besondere Vereinbarung zu erfolgen.

Die Lieferungs-Bedingungen sind bei der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen einzusehen.

Angebote für die Lieferung sind bis zum **29. November d. J.** an genannte Direction einzusenden.

Ludwigshafen, den 14. November 1862.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
Jaeger.

Pfälzische Eisenbahnen.

Von nachbezeichneten Actien der Pfälzischen Ludwigs- und Maximiliansbahn sind die Dividende, respective Zinsen bis jetzt nicht erhoben worden, nämlich:

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a. Dividenden-Coupons.

Vom Jahre 1855. Actie No. 2399. 6492. 7496. 21,402.
„ „ 1856. „ „ 2399. 6492. 7496. 11,608.
„ „ 1857. „ „ 2261.
„ „ 1858. „ „ 1526. 5852. 19,009. 19,010. 19,011.
„ „ 1859. „ „ 8965. 9118. 11,973. 16,351. 18,573.

b. Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahr 1858 per 1. Jan. Actie No. 10,123. 15,062. 18,321. 21,366.
„ „ 1858 „ 1. Juli „ „ 3434. 5491. 7943. 8740. 19,755.
„ „ 1859 „ 1. Jan. „ „ 3338. 6963. 8883. 9443.
„ „ 1859 „ 1. Juli „ „ 5844. 7825. 17,468. 17,913. 19,825.
„ „ 1860 „ 1. Jan. „ „ 850. 9392. 10,091. 11,831. 22,822.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

Actien-Zins-Coupons.

Vom Jahr 1856 per 1. Juli Actie No. 2287. 6150.
„ „ 1857 „ 1. Jan. „ „ 942. 1015. 5342. 5808. 5809. 5810. 5811. 5830. 5836. 5837. 5838. 7343. 8656.
„ „ 1857 „ 1. Juli „ „ 1179. 1180. 1181. 1182. 1183. 1228.
„ „ 1858 „ 1. Jan. „ „ 1464. 1782. 6786.
„ „ 1859 „ 1. Jan. „ „ 262.
„ „ 1859 „ 1. Juli „ „ 140.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, so sind dieselben in Gemässheit des erwähnten Paragraphen der Satzungen als ungültig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Dividenden respective Zinsenbeiträge der Gesellschaftscasse anheim.

Ludwigshafen, den 15. November 1862.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
(Gez.) Jaeger.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

Am 1. November. A. Fehlende:

H. 2 Stück Eisenblech (8 Pfd.) fehlen in Cassel seit September d. J.
B. 1 Sack Kämmlinge (56 Pfd.) fehlt in Cassel seit September d. J.
1 Bund Garn (5 Pfd.) fehlt in Cassel seit October d. J.
1 Brod Zucker (17½ Pfd.) fehlt in Bebra seit October d. J.

B. Ueberzählige:

1 Sack Lumpen ohne Zeichen (80 Pfd.) lagert in Cassel seit Sept. d. J.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungs-Bahn.

Einnahme f. Personen	Güter	Summa	Bis ult. Octbr.:
Octbr. 1862: 25,410 fl. 50 kr.	67,305 fl. 96 kr.	92,716 fl. 46 kr.	885,509 fl. 39 kr.
Bis ult. Octbr. 1861: 838,285 fl. 95 kr.	Mithin 1862: + 47,223 fl. 44 kr.		

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Frachten	Zusammen
October 1862:	4,283 fl. 86 kr.	24,680 fl. 26 kr.	28,964 fl. 12 kr.
Bis ult. Octb. 1862:	73,366 „ 78 „	194,131 „ 58 „	267.498 „ 36 „
„ „ „ 1861:	245,697 fl. 12 kr.	Daher 1862 mehr:	21,801 fl. 24 kr.

Galizische Karl Ludwig-Bahn. (Betriebsstrecke 47½ Meile.)

Einnahmen für Personen	Frachten	Zusammen
October 1862: 84,356 fl. 68 kr.	232,499 fl. 96 kr.	317,356 fl. 64 kr.

Bis ult. Oct. 3,140,749 fl. Brutto-Einnahme im Oct. 1861 285,268 fl. 14 kr.

Böhmische Westbahn. Betriebsstrecke 25½ Meil. October 1862: Einnahme für 21,559 Personen u. 416,241 Ctr. Güter 122,937 fl. 33 kr., vom 15. Juli bis 30. Septbr. 82,395 Pers., 946,821 Ctr. Güter, Einnahme 343,477 fl. 4 kr. zusammen 466,414 fl. 37 kr. In dieser Summe sind inbegriffen 646 Mann Militär. Ausserdem wurden 23,690 Ctr. 77 Pfd. Bahnbetriebs-Frachten gebührenfrei befördert.

K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Im October 1862: 1,802,777 fl. 1861: 2,212,862 fl. — 410,085 fl.
Bis ult. „ 1862: 15,511,507 fl. 1861: 17,637,535 fl. — 2,126,028 fl.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. (5½ Meil.)

Einnahmen für Personen	Frachten	Zusammen	bis ult. October:
Octobr. 1862 5,160 fl. 9 kr.	31,543 fl. 78 kr.	36,703 fl. 87 kr.	309,196 fl. 77 kr.
„ 1861 5,123 „ 52 „	25,858 „ 65 „	30,982 „ 17 „	276,538 „ 55 „

Ausserdem für Kohlen im Octbr. 1862 8882 fl. 10 kr. 1861 5070 fl. 70 kr.
Summa für Kohlen bis ult. Oct. 1862 74,312 fl. 1861: 61,333 fl. 90 kr.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

	für Pers. u. Gepäckfracht	für Güter, Vieh u. Equipagen	Summa
October 1862	6,735 Thlr.	16,199 Thlr.	22,934 Thlr.

„ 1861 24,803 Thlr., mithin Octbr. 1862: —1,869 Thlr. Seit dem 1. Januar 1862 sind vereinnahmt 174,176 Thlr., in demselben Zeitraume 1861 169,183 Thlr., mithin 1862 + 4,993 Thlr.

Magdeburg-Wittenberge'sche Eisenbahn.

	für Personen	für Güter	Extraord.	Summa
Octobr. 1862: Thlr.	11,478	29,162	2,013	42,654
„ 1861: „	11,394	27,467	1,735	40,597

Hannoversche Staatsbahnen. Juli 1862:
Für 234,285 Personen und 2,971,290 Ctr. Güter 493,091 Thlr.
Gegen Juli 1861 mehr 37,935 Thlr.

Württembergische Staatseisenbahnen. October 1862.

Einnahme für Pers., Gepäck etc.	Güter	Summa:
Octbr. 1862 248,129 fl. 18 kr.	397,038 fl. 11 kr.	645,167 fl. 29 kr.
Octbr. 1861 207,108 „ 44 „	306,255 „ 36 „	513,364 „ 20 „
„ 1862 + 41,020 „ 34 „	+ 90,782 „ 35 „	+ 131,803 „ 9 „

Berlin-Stettiner Eisenbahn. I. Berlin-Stargard.

Einnahmen für	Personen	Güter	Zusammen	Diff. 1862:
Im Octobr. 1862:	49,115 Thlr.	75,145 Thlr.	124,260 Thlr.	
Im Octobr. 1861:	56,067 „	74,794 „	130,861 „	+25,377 Thlr.

II. Stargard-Cöslin-Colberg.

Im Octobr. 1862:	13,874 Thlr.	12,415 Thlr.	26,289 Thlr.	
Im „ 1861:	14,258 „	12,334 „	26,592 „	+11,462 „

Holsteinische Eisenbahnen. Im October 1862.

Altona-Kiel 58,399 Thlr. bis ult. Octobr. 1862: 471,971 Thlr. bis ult. Octobr. 1861: 459,250 Thlr. 1862: mehr 12,721 „
Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe 5,632 Thlr. ult. Octbr. 48,111 Thlr. bis ult. Octbr. 1861: 49,079 Thlr. 1862: weniger 968 „
Rendsburg-Neumünster 8,355 Thlr. ult. Oct. 1862: 70,139 „ bis ult. Octbr. 1861: 68,957 Thlr. 1862: mehr 1,182 „

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. October 1862:

für Pers.	Ertraord.	für Güter	Summa	Oct. 1861	Diff. Oct. 1862
Thlr. 69,645	2,856	102,905	175,407	185,675	— 10,268

Mehr-Einnahme vom 1. Januar bis ult. Octbr. 1862: 255,225 Thlr. 9 Sgr.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Frachten	Kohlen	Zusammen:
Im October 1862:	34,823 frs.	51,458 frs.	29,265 frs.	115,546 frs.

einschliesslich der an die Gesellschaft Mackenzie & Cie. zu zahlenden 50 % der Einnahme der Strecke Hasselt-Landen mit circa 12,610 frs.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Einnahmen für	Pers.	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. Octobr.:
October 1862:	75,650 fl.	100,404 fl.	4,600 fl.	180,654 fl.	1,505,732 fl.
„ 1861:	74,253 fl.	103,819 fl.	5,410 fl.	183,482 fl.	1,314,874 fl.
Differenz:	+ 1,397 fl.	— 3,415 fl.	— 810 fl.	— 2,828 fl.	+ 190,858 fl.

Rheinische Eisenbahn. Cöln-Herbesthal-Crefeld-Bingen.

	für Personen	f. Güter	f. Extraord.	Summa	bis ult. Octobr.:
Octobr. 1862:	Thlr. 161,790	133,040	6,770	301,600	2,561,316 Thlr.
„ 1861:	„ 149,626	124,256	5,500	279,382	2,268,386 „
pro 1862 plus:	„ 12,164	8,784	1,270	22,218	292,930 „

Homburger Eisenbahn. October 1862:

für Pers.	Gepäck u. Hunde	Güter	Summa	Octobr. 1861:
15,846 fl. 52 kr.	522 fl. 53 kr.	1,826 fl. 52 kr.	18,196 fl. 37 kr.	19,910 fl. 48 kr.

Mecklenburgische Eisenbahn.

	f. Pers.	f. Gepäck, Vieh	Güter	Summa	bis ult. Oct.
Octobr. 1862:	Thlr. 21,520	1,930	24,020	47,470	390,261
Octobr. 1861:	19,745	2,498	21,310	43,553	407,824

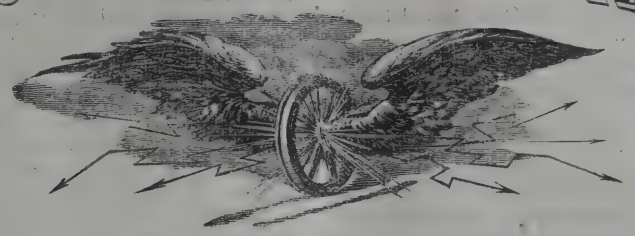
Mithin pro Octbr. 1862: —17,600 Thlr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 95. 1862.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins



Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 26. November 1862.

Inhalt: **XIII. Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure zu Hannover.** — **Ueber die Verwendung von Frauenspersonen beim Eisenbahndienste.** — **Eisenbahnen. Projecte und Bau:** Württembergische Privatbahnen, Zweigbahn von Kirchheim nach Unterboihingen. Bebra-Fulda-Hanau. Hessische Eisenbahnprojecte. Halle-Nordhausen-Cassel. Salzbergen-Almelo. Schlesische Bahnprojecte. Rechte Oderuferbahn und Tarnowitz-Myslowitz. Breslau-Kalisch. — **Eisenbahn-Betrieb:** Württembergische Staatsbahnen, neue Transportordnung. Pfälzische Eisenbahnen, Dividende. Frankfurt-Hanauer-Eisenbahn, Lagerhaus. Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Getreidesendungen. Oesterr. Staatsbahn und Kaiserin Elisabethbahn, Personalnachrichten. **Technisches:** Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. — **Miscellen:** Glücksfall. Unglücksfall. — **Anzeiger:** I. Officieller Theil: **Thüringische Eisenbahn**, ausserordentliche General-Versammlung. **Kgl. Bayerisch Pfälzische Eisenbahnen**, General-Versammlung. Submissionen der **Lübeck-Büchener, Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter, Neisse-Brieger, Hessischen Ludwigs-Bahn.** — **Fehlende etc. Güter** der Lübeck-Büchener, Sächsisch-östlichen Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn, Werra und Thüringischen Eisenbahn. — **Einnahmen** der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

XIII. Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure zu Hannover.

II. Abtheilung für Maschinen-Ingenieure.

In der am 3. September d. J. stattgefundenen ersten Sectionssitzung der Maschinen-Ingenieure, welcher Herr Professor Wiebe aus Berlin präsidirte, wurde über folgende Tagesordnung debattirt:

1. Ueber Krystallbildung des Eisens und Benutzung derselben zur Herstellung besonders fester Eisensorten.
2. Welche Erfahrungsresultate liegen aus neuester Zeit über Zapfenreibung vor, insbesondere in Bezug auf den Einfluss von Druck, Geschwindigkeit, Reibungsfläche und Schmiermittel?
3) Haben Erfahrungen im Grossen die Annahme bestätigt, dass das Leidenfrost'sche Phänomen von Einfluss auf Dampfkessel-Explosionen sein kann?
4) Welche Erfahrungen liegen über die Verwendung von überhitztem Dampf bei Dampfmaschinen vor?
5) Welche neueren Erfahrungen liegen über allgemeine Verwendung von Wasserdruck- (Wassersäulen) Maschinen vor?
6) Welche Erfahrungen sind in jüngster Zeit über die Verwendung der Woolf'schen Dampfmaschinen gemacht?
7) Wie erklärt sich das bekannte leichte Zerbrechen scharf eingedrehter und abgesetzter Wellen und Achsen durch Stoss?
8) Welches sind die wirksamsten Funkenfänger für locomobile Dampfmaschinen?

Zu 1 eröffnete Herr Hütten-Inspector Schott die Debatte mit einem Vortrag, in welchem er den Einfluss der Krystallisation auf die Festigkeit des Eisens nachzuweisen suchte. Nach den von dem Redner gemachten Beobachtungen entstehen durch Bewegungen, welche auf der Oberfläche des flüssigen Gusseisens stattfinden, bestimmte Figuren, die je nach der Beschaffenheit des Eisens, d. h. nach seiner Güte und namentlich nach dem verschiedenen Gehalte an Kohlenstoff, eine verschiedene Gestaltung annehmen. Diese Beobachtungen führten den Vortragenden zu dem Schlusse, dass die gedachten Bewegungen ihren Grund in den Bestrebungen des Gusseisens, zu krystallisiren, haben müssten. — Die in Folge dessen angestellten Versuche, Krystallisationen zu erzielen, welche genauere Beobachtungen zuliessen, gelangen auch, indem man Gusseisen in Formen goss, und während des Erstarrens durch eine Oeffnung in der Form einen Theil des flüssigen Eisens ablaufen liess. Man bildete durch dieses Verfahren eine Art Drusen, welche beim nachherigen Zerschlagen im Innern deutliche Krystalle in Octaëderform zeigten. Eine Probe derselben hatte der Vortragende zu der mit der Versammlung verbundenen Ausstellung eingeschickt. — Durch vielfache langjährige Beobachtungen solcher Krystalle zeigte sich nun, dass die Art der Ablagerung derselben ein sicheres Merkmal für die Festigkeit und Güte des Gusseisens abgiebt. Da dem Ilsenburger Hüttenwerke eine grosse Mannigfaltigkeit an guten Erzen zu Gebote steht, so konnten auch die Beobachtungen sehr mannigfaltiger Art sein, und es hat sich ergeben, dass wenn die Krystalle häufig durch Graphitblättchen getrennt sind und lose aneinanderhangen, das Eisen weniger fest ist; schiessen dagegen die Krystalle durcheinander und sassen sie vielfach ineinander, so besitzt das Eisen eine grosse Festigkeit. Als Beleg dazu sind aus solchem Gusseisen eine Spiralfeder und eine Schwertklinge gefertigt und mit ausgestellt, welche dieselbe Biegsamkeit und Elasticität haben wie Stahl. Das angewandte Gusseisen ist mit Holzkohlen erblasen, und haben sich bei mit Coaks erblasenem Eisen andere Krystalle gezeigt, auch bezweifelt der Vortragende, dass sich mit letzterem ähnliche Resultate erzielen lassen, wie mit Holzkohlen-Eisen. Ueber den Einfluss der verschiedenen Arten der Krystallisation auf das aus dem betreffenden Gusseisen hergestellte Schmiedeeisen liegen, wie der Redner auf darauf bezügliche Anfragen aus der Mitte der Versammlung erklärte, keine Erfahrungen und Beobachtungen vor.

Darauf eröffnete Herr Maschinen-Director Kirchweger aus Hannover die Verhandlung über die 2te Frage: „Welche Erfahrungen liegen aus neuester Zeit über Zapfenreibung etc. vor?“ Der Redner bemerkt, dass auf den Hannoverschen Bahnen sich gewisse Sorten von Lagern ziemlich häufig erhitzen, und die Ansichten über den Grund dieser Erhitzungen sehr verschieden sind. Zur Ermittelung der Ursachen dieser Erscheinung sind in den Jahren 1861—62 umfassende Versuche in den Bahnhofswerkstätten zu Hannover unter Leitung des Vortragenden angestellt. Der zu dem Zwecke construirte Apparat beruht auf dem Principe der Reibungswage, und ist es vermittelst desselben möglich, die Reibung für verschiedene Belastungen, verschiedene Geschwindigkeiten, verschiedene Achsschenkel und verschiedene Lagercompositionen zu messen. Die Verschiedenheiten in den eben genannten Factoren wurden den in der Praxis der Eisenbahnen vorkommenden Verhältnissen angepasst. — Nach den Versuchen des Vortragenden ist nun der Reibungscoefficient bei Belastungen zwischen 20 und 80 Centner pro Achsschenkel für eine Lagerlegirung von Zinn, Kupfer und Antimon nicht ganz $^1/_{100}$, und es bleibt sich dieser Coefficient innerhalb der genannten Belastungsgrenzen und bei allen Geschwindigkeiten ziemlich gleich. Bei Belastungen unter 20 Centnern pro Achsschenkel wächst der Coefficient. Bei Anwendung von Broncelagern stellt sich der Reibungscoefficient um ca. 50 Procent höher, als bei der erwähnten Zinncomposition. Bei Anwendung verschiedener Oelsorten sind nur wenig verschiedene Resultate erlangt worden, jedoch hat das vielfach angewandte Schröder'sche Maschinenöl einen höheren Reibungscoefficienten ergeben. Der Redner unterwirft dann die ebenfalls in neuerer Zeit (1849) angestellten Versuche des Bayerischen Ober-Bauraths Pauli einer kurzen Kritik, und will die mit sei-

nen Versuchen bestehenden grossen Differenzen aus der Mangelhaftigkeit des Pauli'schen Apparates erklären.

An diesen Vortrag schliesst sich ein solcher des Hrn. Maschinen-Ingenieurs Bokelberg aus Göttingen, welcher über die zu demselben Zweck in der Bahnhofs-Werkstätte zu Göttingen während der letzten Jahre angestellten Reibungsversuche berichtet. Dieselben sind von dem Vortragenden unter Leitung des Herrn Ober-Maschinenmeisters Welkner ebenfalls an einem eigens dazu construirten Apparate angestellt, welcher jedoch von dem Hannoverschen Apparate in der Art der Belastung abweicht. Bei dem Programm der Versuche wurde ebenfalls Rücksicht genommen auf die Praxis der Eisenbahn-Fahrzeuge, und wurden deshalb Belastungen von 25 bis 100 Centner pro Schenkel mit Geschwindigkeiten von 2, 4 und 8 Meilen pr. Stunde auf der Bahn, mit 9 verschiedenen Schenkeldimensionen und 4 verschiedenen Lagermetallen combinirt, und der Einfluss der verschiedenen Factoren auf die Grösse der Reibung gemessen. So weit die Versuche bis jetzt vorgeschritten sind, ergiebt sich aus denselben mit Bestimmtheit, dass die Reibung in einem höheren Verhältniss als der Druck wächst, dass gleichfalls die Reibung mit der Geschwindigkeit zunimmt. Diese Resultate stehen den von dem Vorredner gegebenen entgegen, stimmen jedoch andererseits mehr oder weniger mit neueren Versuchen von Hirn und Pauli überein. Unter den angewandten Lagercompositionen hat Bronce den geringsten Reibungscoefficienten ergeben, erfordert jedoch die sorgfältigste und genaueste Bearbeitung von Lager und Schenkel. Der beobachtete niedrigste Reibungs-Coefficient beträgt in Uebereinstimmung mit Pauli ca. $^1/_{360}$ bei einem Druck von 227 Pfund pr. Quadratzoll und bei 2 Meilen Geschwindigkeit (= 80 Umdrehungen der Versuchsachse), während der grösste gefundene Coefficient $^1/_{76}$ bei 560 Pfund Druck pr. Quadratzoll und bei 8 Meilen Geschwindigkeit (320 Umdrehungen) beträgt. Bestimmte Gesetze schon jetzt vor Beendigung der Versuchsreihen zu ziehen, hält Redner nicht für räthlich.

Herr Professor Rühlmann giebt eine kurze Notiz über die von Waltjen in Bremen construirte Reibungswage, welche in England vielfach mit Erfolg zur Ermittelung der Reibung, namentlich in Bezug auf die Güte verschiedener Schmiermittel, angewandt ist und grosse Anerkennung gefunden hat. Nach den von Rühlmann mit diesem Apparate angestellten Versuchen hat sich in Uebereinstimmung mit den Göttinger Versuchen ergeben, dass die Geschwindigkeit einen entschiedenen Einfluss auf die Grösse der Reibung ausübt.

Hr. Ingenieur Grahn hat mit diesem Apparate keine Resultate erlangen können, obgleich er sich längere Zeit damit beschäftigt hat; die vielen Schwankungen des Apparates liessen keine genauen Beobachtungen zu. — Herr Waltjen schiebt diese Schwankungen auf die angewendete Betriebskraft, und hat selbst viele Versuche mit dem Apparate gemacht.

Nach Schluss der Discussion kommt die Frage 3, „den Einfluss des Leidenfrost'schen Phänomens auf Kesselexplosionen" betreffend, zur Verhandlung. Herr Maschinen-Director Kirchweger theilt Beobachtungsresultate über diesen Gegenstand mit, woraus hervorgeht, dass Wasser, wenn es in glühende eiserne Schalen gegossen wird, kocht und rasch verdampft, also nicht durch eine zwischen Eisen und Wasser sich bildende Dampfschicht getragen wird, und sehr langsam verdampft, wie es nach dem Leidenfrost'schen Phänomen der Fall ist. Die Verdampfung des Wassers geht um so schneller vor sich, je grösser die Temperatur des Eisens ist, und es wurde durch beobachtete Zeitangaben bewiesen, dass durch allmälige Erkaltung des Eisens eine immer langsamere Verdampfung herbeigeführt wurde, die schliesslich ganz aufhört. Eine plötzliche momentane Verdampfung findet, den Versuchen nach, nicht statt. Die bei Kessel-Explosionen gewöhnlich stattfindenden grossen Verwüstungen, welche leicht zu der Ansicht führen können, dass Dampf von sehr bedeutender Spannung entwickelt sein müsse, finden ihre Erklärung in der schon sehr grossen Geschwindigkeit, welche Dampf von 3 bis 4 Atmosphären beim Ausströmen aus einer Oeffnung annimmt.

Die Versammlung ist allgemein der Ansicht des Herrn Kirchweger, und werden von mehreren Seiten Fälle berichtet, bei denen Wasser plötzlich in theilweise glühend gewordene Kessel gepumpt wurde, ohne dass eine Explosion eingetreten wäre. Der Grund für Explosionen ist nach allgemeiner Ansicht theils in schlechter Construction und schlechtem Materiale der Kessel, theils in dem Umstande zu suchen, dass Eisen in glühendem Zustande weit weniger Widerstandsfähigkeit besitzt, als in kaltem Zustande.

Es wird alsdann zur Erörterung der 4. Frage, „die Anwendung des überhitzten Dampfes" betreffend, geschritten. Der grosse Vortheil, welcher sich in öconomischer Beziehung aus der Anwendung des überhitzten Dampfes ergiebt, ist auf der Englischen Marine allgemein anerkannt und soll sich bis auf 30 Proc. Ersparniss an Brennmaterial belaufen. Auch auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd haben sich in neuerer Zeit die Vortheile der Ueberhitzungsapparate herausgestellt. Uebrigens ist die Versammlung ziemlich allgemein der Ansicht, dass die meisten der angewandten sogenannten Ueberhitzungsapparate kein Ueberhitzen bewirken, sondern nur dazu dienen, das vom Dampf mechanisch mit übergerissene Wasser in Dampf zu verwandeln, und so einen trockenen gesättigten Wasserdampf herzustellen und zur Verwendung kommen zu lassen. Zugegeben wird allerdings, dass ein Ueberhitzen in einigen Fällen wirklich stattfindet, was auch bei mehreren Apparaten durch Thermometermessungen in den Röhren vor und hinter dem Apparate erwiesen ist. Jedenfalls kann die Frage nicht gründlich erledigt werden, da die physikalischen Gesetze über das Verhalten überhitzter Dämpfe durchaus noch nicht festgestellt sind. Von den verschiedenen construirten Apparaten scheinen die Röhrenapparate zur Ueberhitzung, resp. Trocknung des Dampfes am zweckmässigsten zu sein, jedoch müssen dieselben zur Erreichung eines guten Effectes recht gross gewählt werden.

Der vorgerückten Zeit wegen wurden die Verhandlungen der übrigen Fragen auf die nächste Sitzung verschoben, welche am 5. September Morgens stattfand.

Herr Prof. Rühlmann leitete die Debatte mit der Frage „Ueber die Verwendung von Wasser-Druckmaschinen als Motoren" ein, indem er einen kurzen geschichtlichen Abriss über die genannten Maschinen giebt. Danach datirt die Anwendung des Wasserdrucks als bewegende Kraft kurze Zeit nach der Herstellung wirklich brauchbarer Dampfmaschinen, indem mittelst des Wasserdruckes Pumpen für bergmännische Zwecke betrieben wurden. Zu Anfang der dreissiger Jahre gelang es einem Ungarn Schitkow, mittelst Wasserdruck eine rotirende Bewegung herzustellen, und fast gleichzeitig verwandte der bekannte Armstrong den Wasserdruck zum Betriebe von Aufzügen und zum Heben bedeutender Lasten mittelst Krahnes, welche Art der Verwendung rasch um sich gegriffen hat. Eine andere Verwendung hat der Wasserdruck ebenfalls seit längeren Jahren in England zur Betreibung rotirender Maschinen gefunden, welche mehrere oscilirende Cylinder haben, deren Kolbenstangen eine Kurbelwelle unter verschiedenen Winkeln angreifen, wobei der Wasserdruck nur auf die eine Seite der Kolben wirkt. Der Vortragende hält die Wasserdruckmaschinen für vortrefflich am Platze, wenn die Bewegungen häufige Unterbrechungen zu erleiden haben, ist dagegen der Ansicht, dass ihre Anwendung für ununterbrochene Bewegungen nicht practisch und sehr kostspielig sei.

Es wird darauf von mehreren Seiten den Wasserdruckmaschinen der Vorwurf gemacht, dass die Reibungswiderstände derselben sehr bedeutend seien und deshalb grosse Kraftverluste verursachten, und wurde wiederholt geltend gemacht, dass die Hervorbringung des Wasserdruckes sehr kostspielig sei.

Herr Ober-Maschinenmeister Welkner will dagegen bei den Wasserdruckmaschinen nicht mehr Kraftverlust zugestehen, als bei den Dampfmaschinen, da nach seinen gemachten Erfahrungen der Verlust durch Reibung und sonstige Widerstände nur 20 bis 25 Proc. beträgt. Redner hält die Anwendung dieser Maschinen bei häufig unterbrochenen Bewegungen in öconomischer Beziehung aus dem Grunde für sehr vortheilhaft, weil während der Bewegungspausen durch den Motor im Accumulator eine grössere Menge von Kraft angesammelt und zeitweilig verwendbar gemacht wird, als von dem Motor selbst zu erreichen ist. Man bedürfe daher zur Ausübung einer bedeutenden Kraft nur einer verhältnissmässig kleinen Betriebsmaschine.

Herr Prof. Wiebe macht darauf aufmerksam, dass die Wasserdruckmaschinen wohl nur als Kraftübertrager anzusehen seien, der eigentliche Motor sei die Betriebsmaschine, welche den Druck im Accumulator erzeuge.

Herr Prof. Rühlmann führt an, dass in einzelnen Fällen ein natürlich vorhandener Wasserdruck direct zur Kolbenbewegung benutzt sei, z. B. eine rotirende Maschine zu Holzappel, welche zum Betriebe eines Pochwerkes dient und vom Maschinen-Director Horstmann in Darmstadt ausgeführt ist.

Die Debatte über die 6. Frage: „Die Verwendung der Woolf'schen Dampfmaschinen" betreffend, wird von Herrn Prof. Rühlmann eingeleitet und findet lebhafte Betheiligung. Es wird allgemein anerkannt, dass man die Expansion in einer Maschine mit einem Cylinder ebenso weit treiben kann, wie in den Cylindern der Woolf'schen Maschinen, dass jedoch eine gewisse Grenze nicht überschritten werden darf, weil alsdann die Bewegung eine so ungleichförmige werden würde, dass selbst das schwerste Schwungrad nicht im Stande wäre, eine Ausgleichung hervorzubringen. Bei den mit 2 Kolben arbeitenden Maschinen von Woolf dagegen wird eine genügende Gleichförmigkeit erreicht, weil die Drucke auf beide Kolben nicht sehr variiren. Wenn auch allgemein die öconomische Leistung der Woolf'schen Maschinen anerkannt wird, so wird ihnen doch von anderen Seiten ihre Kostspieligkeit in der Anschaffung, sowie eine zu complicirte Construction vorgeworfen, in Folge welcher häufige Reparaturen und damit verbundene Betriebsstörungen nicht zu vermeiden sind. Als Concurrenten in der Verwendung derselben treten daher in neuerer Zeit die Maschinen mit 2 gleichartigen Cylindern auf, deren Kurbeln unter einem rechten Winkel stehen und welche den Vortheil gewähren, dass man im Nothfalle mit nur einem Cylinder arbeiten kann. Die Frage, welchen von beiden Maschinen der Vorzug zu geben ist, wird für noch nicht ganz entschieden erklärt, zugleich aber die grosse Beliebtheit der Woolf'schen Maschinen hervorgehoben.

Die Versammlung geht darauf zu der 7. Frage über: „Wie erklärt sich das bekannte leichte Zerbrechen scharf eingedrehter und abgesetzter Wellen und Achsen durch Stoss?" Herr Maschinen-Director Kirchweger findet den Grund für diese Erscheinung darin, dass eine bestimmte kürzere oder längere Zeit dazu gehöre, dass alle Theilchen eines Körpers einen diesen Körper treffenden

Stoss in sich aufnehmen, oder an der Widerstandsfähigkeit theilnehmen. Ist daher die Masse einer Welle oder Achse nicht gleichmässig vertheilt, so wird die plötzliche Wirkung eines Stosses sich in dem dünneren abgesetzten Theile concentriren, welcher dann allein das Bewegungsmoment hergeben muss. Je kleiner daher seine Länge ist, d. h. je weniger er sich biegen kann, um so leichter wird er auch brechen.

Die von Herrn Kirchweger ausgesprochene Ansicht wird nach kurzer Debatte als richtig anerkannt.

Es wird darauf zur Erörterung der Frage geschritten: „Welches sind die wirksamsten Funkenfänger für locomobile Dampfmaschinen?“ und hielt Herr Ober-Maschinenmeister Prüssmann aus Lingen darüber einen längeren Vortrag, der durch Vorzeigen vieler Zeichnungen und Tabellen erläutert wurde. Nach der Ansicht des Vortragenden ist es nicht möglich, einen Funkenfänger herzustellen, welcher, ohne die Wirksamkeit des Zuges zu stören, alle Funken zurückhält. Dass dies der Fall ist, hat sich in der Praxis denn auch bei allen bisher angewandten Funkenfängern herausgestellt. Durch eine grosse Zahl von Versuchen über die bei einem gegebenen Blasrohre sich am wirksamsten zeigende Form des Schornsteins, welche von dem Redner angestellt sind, ist nun eine nach oben und unten erweiterte Schornsteinform als am günstigsten für den Luftzug festgestellt, indem mittelst derselben ein um 42 Procent höherer Effect erreicht wird, als mit dem gewöhnlichen cylindrischen Schornstein. Mit diesem geschweiften Schornstein hat der Redner alsdann einen Funkenfänger verbunden, welcher den Zug um eine geringere Grösse vermindert, als der Gewinn durch die geschweifte Form beträgt, so dass der endliche Effect immer noch ein grösserer bleibt, als bei dem alten cylindrischen Schornsteine. Der entweichende Dampf, welcher die entwickelten Gase mit sich fortreisst, tritt in ein Rohr im Schornsteine, welches er vollkommen ausfüllt, während die Gase und Funken sich an der scharfen Kante des gedachten Rohres von dem Dampfstrahle absondern und in immer grösser werdende Räume eintreten. Dadurch wird eine immer kleinere Geschwindigkeit derselben erreicht und es wird ein Absetzen der Funken möglich gemacht. Die von dem Vortragenden nach diesem Princip construirten und ausgeführten Funkenfänger haben sich in der Praxis, selbst für Torfheizung, gut bewährt. — Wegen zu sehr vorgerückter Zeit konnte eine Debatte über diesen Gegenstand nicht mehr stattfinden; ebenso blieb die Frage über „Mittel gegen Kesselsteinbildung“ unerledigt, und die Sitzung wurde geschlossen.

Wir können von den Verhandlungen nicht scheiden, ohne wenigstens mit dankbaren Worten der eifrigen Bemühungen des Hannoverschen Localcomités zu gedenken, den aus allen Gauen Deutschlands zusammen geströmten Architecten und Technikern die architectonischen Schätze Hannovers und Hildesheims sowie die grossartigen Hafenbauten von Bremerhafen und Geestemünde vorzuführen. Ueberhaupt war man in den genannten Städten sowie in Bremen bemüht, den Theilnehmern der Versammlung den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen, so dass denselben jene schönen September-Tage stets unvergesslich bleiben werden.

Ueber die Verwendung von Frauenspersonen beim Eisenbahndienste.

Wir theilten in No. 70 nach dem Oesterr. Centralblatte mit, auf welchen Oesterr. Strecken und in welcher Weise Frauenspersonen beim Eisenbahndienst verwendet werden. Dasselbe Blatt ist in der Lage, in dieser Beziehung auch rücksichtlich auswärtiger Staaten interessante Daten liefern zu können, deren Haupt-Resultate wir nachfolgend mittheilen wollen. Während in America, England und der Schweiz etc. Frauen nur beim Telegraphendienst von den Telegraph-Compagnien Beschäftigung finden, begegnen wir zuerst in Frankreich einer Verwendung von Frauenspersonen beim eigentlichen Eisenbahndienste, doch ist dieselbe auch auf gewisse Geschäftszweige beschränkt: Verkauf von Fahrbillets an den Stationscassen, Bedienung des Betriebstelegraphen, Ueberwachung der Wegübersetzungen im Niveau der Bahn an minder wichtigen Stellen, die Ueberwachung und Reinhaltung der Anstandsorte in den Bahnhöfen, endlich beim Locomotivdienste zum Aussuchen und Sammeln des von den Maschinen herabgefallenen Kohlenkleins. Diese Verwendung von Frauenspersonen beruht nur auf Uebung und ist weder in der Gesetzgebung noch in den Statuten der einzelnen Bahnunternehmungen begründet. Die Bedingungen zur Aufnahme sind nach der Natur der Dienstzweige verschieden. In der Regel werden nur Frauen und Töchter der Bahnbediensteten ausgewählt und man vermeidet so viel als möglich, Frauenspersonen entfernt vom Domicil ihrer Ehemänner oder Väter zu verwenden. Sie sind übrigens an die allgemeinen Vorschriften gebunden. Die Schrankenwächterinnen tragen auch eine Art Uniform.

In Belgien werden Frauenspersonen auf Eisenbahnen nur beim Schrankendienste, dann zur Ueberwachung und Reinhaltung der Anstandsorte und sonst zum Scheuern verwendet.

Eine ausgedehntere Verwendung von Frauenspersonen im Eisenbahndienste findet nach diesen Mittheilungen ausserhalb Oesterreich nur in Frankreich und Belgien und auch in diesen beiden Ländern nur in gewissen Branchen statt. Diese Beschränkung bezw. die Nichtverwendung der Frauenspersonen in Nordamerica, England und in der Schweiz gründet sich aber keineswegs auf ein Gesetz oder auf ein allgemein giltiges administratives Reglement, sondern lediglich auf die Uebung. Die Verwendung von Frauenspersonen beim Eisenbahnbetriebsdienste ist in keinem Staate gesetzlich untersagt, sondern richtet sich vielmehr nach den Sitten und Gewohnheiten der einzelnen Länder. In Oesterreich sollen sich einzelne Stimmen dagegen erheben. Es dürfte aber nicht zu verkennen sein, dass es im gleichmässigen Interesse sowohl des Betriebes als auch der zunächst betheiligten Individuen gelegen erscheint, wenn die Frauen der Bahnbediensteten und Eisenbahnarbeiter in die Lage versetzt werden, an dem Erwerbe ihrer Männer Theil zu nehmen und denselben zu vergrössern, vorausgesetzt, dass von Seite der Bahnverwaltungen bei der Wahl der von Frauenspersonen zu versehenden Dienstposten auf die Befähigung derselben, sowie auf die physische und psychische Natur des Weibes im Allgemeinen die gebührende Rücksicht genommen wird.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Y **Württembergische Privat-Eisenbahnen.** (Zweigbahn Kirchheim-Unterboihingen.) Stuttgart, 17. Novbr. Ueber den Plan von Unterboihingen, der ersten Station der oberen Neckarbahn, Plochingen-Rottenburg, eine Seitenbahn nach Kirchheim unter Teck zum Bau und Betrieb durch Privatunternehmer abzuzweigen, habe ich Ihnen früher schon Bericht erstattet. Inzwischen ist dieses Project, welches als erste Privatbahn in Württemberg die allgemeine Aufmerksamkeit um so höher spannt, seiner Verwirklichung ein Merkliches näher gerückt. Im Monat Mai d. J. ist nämlich Seitens der Regierung die Genehmigung zu Anlegung dieses Schienenwegs als einer Privatbahn und die Mittheilung der Concessions-Bedingungen erfolgt, und ist nun, nachdem die Verhandlungen über die letzteren gleichfalls zum Abschluss gediehen sind, die endliche Ertheilung der Concession für den Fall zugesichert, dass die für das Unternehmen in Aussicht genommene Actien-Gesellschaft wirklich zu Stande gekommen sein wird. Gegen Ende des vorigen Monats hat daher das Comité für die „Kirchheimer Eisenbahn“ den Prospect dieser Eisenbahnanlage ausgegeben und zugleich den Entwurf der Statuten der künftigen Actien-Gesellschaft veröffentlicht. Jenem Prospect entnehme ich folgende nähere Notizen: Um die gewerbsame Stadt Kirchheim u. T., nur $1^3/_4$ Stunde von der oberen Neckarbahn entfernt, mit 6000 Einwohnern, Verkehrsmittelpunct einer über 26,000 Seelen zählenden Umwohnerschaft, sowie die Bevölkerung der angrenzenden Orte verschiedener anderer Oberamtsbezirke mit 24,000 Einwohnern, mit der Staatseisenbahn in unmittelbare Berührung zu bringen, bedarf es nur einer von Kirchheim aus der Thalsohle der Lauter entlang nach der Station Unterboihingen anzulegenden Zweigbahn von 22,000 Fuss Länge; und zwar unter so günstigen Terrainverhältnissen, dass nach competenter Berechnung der ganze Bahnbau, nach den bei den Württembergischen Staatsbahnen bestehenden Vorschriften ausgeführt, nicht über 300,000 Fl. kosten, und unter Hinzurechnung von 40—50,000 Fl. für Betriebsmittel, Zwischenzinsen etc., diese Zweigbahn mit einem Capital von 350,000 Fl. hergestellt werden wird.

Was die Ausführung der Bahn im Einzelnen anbelangt, so soll dieselbe von Kirchheim aus, wie schon erwähnt, dem Lauterthal entlang, mit einem Halteplatz in Oethlingen, in gerader, nur stellenweise etwas gekrümmter Richtung, mit einem Gefäll von 151 Fuss, also durchschnittlich $^1/_{146}$ Fall, nach Unterboihingen geführt werden. Sie wird einsprig angelegt und erhält in Kirchheim und Unterboihingen die nöthigen Vorrichtungen zum Umwenden und Verschieben der Maschinen und Wagen. Auf der ganzen Bahnstrecke kommen weder schwierige oder theure Erdarbeiten, noch Kunstbauten von Belang vor. Ein Wagenwechsel findet voraussichtlich weder in Unterboihingen bei dem Güterverkehr, noch bei dem Personenverkehr in der Richtung nach Stuttgart und Ulm statt, indem die Kirchheimer Personenwagen mit den Zügen der Staatsbahn bis Plochingen befördert werden, und umgekehrt. Der Betrieb der Bahn soll durch Locomotiven vermittelt werden und zu deren Heizung Torf, welcher im Bezirk in guter Qualität vorhanden ist, in Anwendung kommen. Der Betrieb der Bahn mit Pferden statt durch Dampf kam zwar ebenfalls in Frage, die Antwort hat sich aber, und zwar aus triftigen Gründen, für den Locomotivenbetrieb entschieden.

Der Voranschlag der Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben enthält folgende Zahlen:

A. Einnahmen: Personentransport 5024 Fl. 15 kr., Gütertransport 26,700 Fl., Viehtransport 1350 Fl., Hunde- und Gepäcktransport 200 Fl., Entschädigung für Beförderung der Posteffecten 1460 Fl., in Summa 34,734 Fl. 15 kr.

Hierbei ist zu bemerken, dass die der Berechnung zu Grunde gelegten Verkehrsziffern sehr niedrig gehalten sind, und namentlich die durch die Bahnanlage selbst voraussichtlich eintretende Verkehrszunahme ausdrücklich nicht berücksichtigt ist.

B. Ausgaben (berechnet nach Analogie der Staatsbahnen) 18,340 Gulden, wonach sich ein Reinertrag von 16,398 Fl. 15 kr. oder 4⅝ Proc. des Capitals von 350,000 Fl. ergeben würde.

Die Eisenbahn-Gesellschaft, deren Gründung gegenwärtig angestrebt wird, soll aus 700 Actien zu 500 Fl., deren Trennung in „Halbe Actien" jedoch zulässig ist, bestehen. 310 dieser Actien sind noch vor Ausgabe des Prospects bereits gezeichnet worden, so dass an der baldigen Aufbringung des Gesammtcapitals nicht zu zweifeln sein wird. Die Einrichtung der Gesellschaft wird die bei Actien-Gesellschaften gewöhnliche sein. Nach Allem ist zu hoffen, dass das Unternehmen, getragen von reiflicher Erwägung, in naher Zeit zur glücklichen Ausführung durchdringt, ein Erfolg, der um so dringender gewünscht werden muss, als dasselbe für etwaige künftige Privat-Eisenbahnen Württembergs den ersten Präcedenzfall abzugeben berufen ist.

Bebra-Fulda-Hanau. Dem „Fr. J." wird aus Cassel geschrieben, man wolle dort wissen, dass von Darmstadt aus ein Vorschlag nach Cassel gelangt sei, wonach die Linksmainische Ludwigsbahn über Offenbach nach Steinheim verlängert, dort den Main überschreiten und nach Bebra weiter geführt werden solle.

Hessische Eisenbahnprojecte. Bei der Eröffnung der Grossh. Hessischen Kammern verkündete Herr v. Dalwigk, die Regierung habe wegen des Baues einer Oberlahnbahn von Marburg über Biedenkopf nach Siegen mit der Preussischen Regierung, desgleichen auch wegen der Mümlingbahn mit den benachbarten Regierungen, Baden und Bayern, bereits verhandelt.

Halle-Nordhausen-Cassel. Magdeburg, 20. November. Die statutenmässig in den Blättern der Gesellschaft bekannt gemachte ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft hat heute stattgefunden. Auf der Tagesordnung stand die Beschlussfassung über den von den Gesellschaftsvorständen mit der Königl. Staatsregierung abgeschlossenen Vertrag, den Bau und Betrieb der Eisenbahn von Halle über Nordhausen nach Heiligenstadt und von da weiter nach Cassel betreffend, und über den dadurch nothwendig werdenden Statutennachtrag. Ueber beide sind in dieser Zeitung schon vollständige Mittheilungen gemacht. Die heutige Versammlung eröffnete der Vorsitzende des Ausschusses, Herr Banquier Schiess. Er theilte in kurzen Worten mit, dass die Gesellschaftsvorstände in den Vertrag mit der Regierung gewilligt hätten, nachdem dieselbe entschlossen war, den Bau der Bahn zur Ausführung zu bringen; es sei derselbe schon ein altes Project, das von der Magdeburg-Leipziger Bahn immer im Auge behalten, aber bisher an allerlei Umständen gescheitert sei. Die Umstände hätten sich jetzt gebessert und diesen Augenblick hätten die Gesellschaftsvorstände wahrnehmen müssen. Der abgeschlossene Vertrag möchte in manchen Puncten anders gewünscht worden sein, allein man habe nicht mehr ganz frei handeln können, da viele Puncte schon in den Unterhandlungen mit einer andern Gesellschaft festgestellt gewesen seien, deren Annahme von der Staatsregierung zur Bedingung gemacht wurde. Dennoch sei das Unternehmen vortheilhaft und der Gesellschaft zur Annahme zu empfehlen. Herr Director Defoy nahm darauf das Wort, um den Vertrag und den Statutennachtrag vorzutragen. Er schickte einige Worte voraus, durch die er die Rentabilität der neuen Bahn und den Nutzen aus der Uebernahme derselben für die Gesellschaft der Magdeburg-Leipziger Bahn hervorhob. Die Bahn von Halle nach Nordhausen und weiter sei zum Theil eine Concurrenzbahn der Magdeburg-Leipziger, dieser müsse also daran liegen, sie selber in der Hand zu haben. Das würde voraussichtlich aber auch von ergiebigem Nutzen sein, denn die neue Bahn führe durch eine reiche, für den Betrieb viel versprechende Gegend und würde eine alte, durch die Natur vorgezeichnete Handelsstrasse wieder eröffnen. Der Ausgangspunct in Halle sei äusserst günstig und von Nordhausen würde die Bahn jedenfalls sehr bald einen Anschluss nach Nordheim oder Göttingen bekommen, ein anderer nach Gotha gehöre zu den Wahrscheinlichkeiten. Bei ihrer Weiterführung auf Cassel käme sie mit der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und dadurch mit der Main-Weserbahn in Verbindung, auch sei bereits eine directe Bahn von Cöln nach Cassel projectirt. Komme diese zu Stande und folge nördlich eine Verlängerung der Bahn von Halle zu der Niederschlesisch-Märkischen, so verspreche die Bahn Halle-Nordhausen-Cassel eine der allerbedeutendsten Eisenstrassen in Deutschland zu werden. Allerdings seien die zuletzt erwähnten Projecte noch nicht in eine feste Rechnung zu bringen, doch dürfe man sie auch nicht ganz auslassen: aber auch bevor sich weitergehende Hoffnungen erfüllen, könne man sich dem neuen Unternehmen mit vollem Vertrauen auf Rentabilität zuwenden. Hierauf gab Herr Defoy noch einige Erläuterungen zu mehreren Puncten in dem Vertrage und motivirte deren Annahme durch die Gesellschaftsvorstände, worauf er den Vertrag, ein Separatprotocoll und den Statutennachtrag vortrug. Der erste und letzte sind bekannt und waren in den Händen der Actionäre, das zwischen der Regierung und dem Directorium vereinbarte Separatprotocoll hatte namentlich die Fortführung der Bahn auf Kurhessischem Boden und die Bedingungen zum Gegenstande, die die Preussische Regierung von der Kurhessischen zu verlangen sich erboten hat, wobei es sich besonders um Steuer- und Abgabenverhältnisse handelt. Nach diesem Vortrage wollte der Vorsitzende die Debatte eröffnen, da sich aber Niemand zum Worte meldete, so wurde gleich zur Abstimmung geschritten, d. h. es wurde constatirt, dass Niemand etwas gegen die vom Directorium eingebrachten Anträge einzuwenden habe, also der Vertrag mit der Regierung und der Statutennachtrag einstimmig angenommen seien, worauf die ausserordentliche General-Versammlung nach Verlauf einer Stunde für geschlossen erklärt wurde. Sie war den Umständen nach zahlreich besucht. Es waren 5067 Actien mit 911 Stimmen von 292 Personen vertreten. Die Regierung wurde durch den Geh. Regierungsrath v. Maassen repräsentirt. (Magd. Ztg.)

Hessische Ludwigsbahn. Mainz, 18. Nov. Die hiesige Rheinbrücke und die Rechtsmainische Bahn von hier nach Frankfurt werden am 15. December eröffnet werden. (Fr. J.)

Osterrath-Essen. Essen, 16. November. Ganz gutem Vernehmen nach soll die Concession der Osterrath-Essener Eisenbahn nunmehr beschlossene Sache sein. (Rh. u. R. Ztg.).

Salzbergen-Almelo. Hannover, 17. November. Zur Erbauung einer Eisenbahn von Salzbergen nach Almelo in der Holländischen Provinz Oberyssel, welche eine directe Verbindung mit Amsterdam herstellen wird, ist, wie der „Courier" hört, die Concession Hannoverscherseits jetzt ertheilt worden und würde die Bahn nächstens in Angriff genommen werden.

Schlesische Bahnprojecte. Ausser der Rechten Oderuferbahn sind noch zwei andere Bahnlinien, deren baldige Ausführung zu erwarten steht, hier zu erwähnen. Die eine Linie wird von der Nendza-Kattowitzer Bahn aus die Verbindung zwischen Orzesche und Laczisk herstellen. Zum Bau derselben ist die Wilhelmsbahn vertragsmässig verpflichtet und ist auch bereit, dieser Verpflichtung nachzukommen. Es waren jedoch Differenzen unter den betroffenen Grubenbesitzern über den zweckmässigsten Tractus entstanden. Die Weimar'sche Bank, welche im Nicolaier Revier zwei Gruben gepachtet hat, wünschte die Bahn über diese hinweggeführt, während die übrigen Gewerkschaften diese Linie bekämpften. Dieselben schlugen eine allerdings einige Mehrkosten verursachende Linie vor, welche aber offenbar den Vorzug verdient. Denn sie stellt nicht nur die directeste Verbindung zwischen Orzesche und Laczisk her, sondern berührt eine sehr grosse Zahl bedeutender Kohlengruben, reicher Sandstein- und Kalkbrüche und verspricht jedenfalls rentabler zu werden, als die von der Weimar'schen Bank vorgeschlagene Linie. Ausserdem haben die Gewerkschaften der Wilhelmsbahn gegenüber sich zu bedeutenden Subventionen verpflichtet, so dass die Wilhelmsbahn, da ihr ohne nähere Bestimmung des Tractus nur die Verpflichtung obliegt, eine Bahnverbindung zwischen Orzesche und Laczisk herzustellen, jedenfalls die letztere Linie zur Ausführung bringen wird. Die andere der beiden in Aussicht stehenden Eisenbahnverbindungen wird vom Fürsten von Pless, der hierzu die Concession bereits erhalten hat, von Wirrow über Pless nach Dziedzitz gebaut werden. Der Fürst hat sich auch verpflichtet, falls die Wilhelmsbahn die voraussichtlich rentablere Linie zwischen Orzesche nach Laczisk baut, eine Verbindung zwischen Laczisk und Wirrow herzustellen. Auf diese Weise wird ein Anschluss an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und an die anstossende Zweigbahn nach Biala und Bielitz geboten. Es leuchtet ein, von wie grosser Bedeutung diese beiden Bahnstrecken für die Kohlengruben des Nicolaier und Plesser Reviers sind, denen dadurch für ihre Kohlen der Weg nach Oesterreich und Polen aufgeschlossen wird.

Rechte Oderuferbahn und Tarnowitz-Myslowitz. Breslau, 20. November. Das von uns schon in No. 89. S. 865 erwähnte Project, eine Eisenbahn nach Oberschlesien auf dem rechten Oderufer zum Anschluss an die Oppeln-Tarnowitzer Bahn zu bauen, ist seiner Verwirklichung insofern näher gerückt, als die Aufforderung des Comités zu Zeichnungen bereits erfolgt ist. Seitens des Handelsministeriums ist auch bereits die Zustimmung zu dem Unternehmen ausgesprochen worden, aber erst nachdem die Zeichnungen geschehen sein werden und sich die Actiengesellschaft constituirt haben wird, kann die landesherrliche Genehmigung des Statuts nachgesucht werden.

Die rechte Oderuferbahn wird sich durch den Bau von Zweigbahnen in die Oberschlesischen Berg- und Hütten-Reviere zu einer grossen Verkehrsstrasse erheben, welche einen fruchtbaren und industriellen Landestheil, der den fehlenden Anschluss an das bestehende Eisenbahnnetz schwer empfinden musste, durchziehen wird. Der Bau in die Berg- und Hütten-Reviere ist auf 800,000 Thlr. veranschlagt und soll von der Oberschlesischen Bergbau-Hilfscasse ausgeführt werden; da die gesammte Oberschlesische Industrie die Nothwendigkeit einer Concurrenz durch eine zweite Eisenbahn-Verbindung mit der Hauptstadt der Provinz in vollstem Masse anerkennt, so hat das Project viel Wahrscheinlichkeit. — Mit dem ferner bereits in Aussicht genommenen Weiterbau von Tarnowitz über Scharley, Bruthen und Laurahütte nach Myslowitz würde die neue Bahn einen Anschluss an die Oesterreichische Nordbahn und einen Antheil an dem Galizisch-Schlesischen Verkehr gewinnen. Dieser Weiterbau würde etwa 4½ Meilen lang werden und eine grosse Menge sehr bedeutender Galmei- und Kohlengruben, sowie Eisenhütten, namentlich auch die Laurahütte berühren. Da hierdurch für die Hebung des

Bergbaues und der Eisenhütten-Industrie sehr Wesentliches geleistet werden wird, kann es allerdings keinem Zweifel unterliegen, dass die Oberschlesische Steinkohlen-Bergbau-Hilfscasse das Unternehmen mit einer bedeutenden Actienzeichnung — 100,000 Thlr. sind in Aussicht genommen — unterstützen wird. Da diese Strecke eine vorzüglich rentable zu werden verspricht, und ausserdem von der grössten Bedeutung für die Oppeln-Tarnowitzer Bahn ist, so dürfte diese Eisenbahngesellschaft die neue Strecke ausführen. Mit der bestimmten Zusicherung der Ausführung dieser Anschlussbahnen, ist an der Aufbringung des für die rechte Oderuferbahn erforderlichen Actien-Capitals durchaus nicht zu zweifeln, denn es stehen derselben ausnahmsweise niedrige Anlagekosten und alle Bedingungen einer guten Rentabilität zur Seite. Mit der Ausführung wird die Oppeln-Tarnowitzer Bahn Mittelglied der erwähnten grossen Verkehrsstrasse. Erwähnen wollen wir noch, dass die Ueberbrückung der Oder bei Breslau in dem Kosten-Voranschlage aufgenommen ist. (Nat.-Z.)

Breslau-Kalisch. Zur Verwirklichung des Projectes einer Bahn von Breslau nach Kalisch trat in Breslau neulich eine Gesellschaft zusammen, die sich in ihrer Mehrzahl für die Erbauung der Bahn aussprach, zumal Seitens des Vorsitzenden, Herrn Grafen Reichenbach-Schönwalde, die Mittheilung wurde, dass für den Weiterbau der Strecke Kalisch-Warschau die begründetsten Aussichten vorhanden seien. Die hierdurch gewordene Anregung bot Veranlassung zur Wahl eines interimistischen Comitè's, das die Aufgabe erhielt, die nöthigen weiteren Schritte zur Verwirklichung des Unternehmens zu veranlassen.

Eisenbahn-Betrieb.

Y Württembergische Staatsbahnen. (Neue Transportordnung.) Mit dem 1. December d. J. wird im Bereich der Württembergischen Staatseisenbahnen eine neue Transportordnung in Wirksamkeit treten, und damit der zur Zeit noch bestehende Unterschied sich heben, wornach die Grundsätze des Vereinsreglements vom 1. März d. J. bis jetzt nur für den Verkehr der Württembergischen Bahnen mit den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zur Anwendung kamen; dagegen sowohl für den innern Verkehr der Württembergischen Bahn, als auch für den directen Verkehr derselben mit den Bahnen des Mitteldeutschen und Westdeutschen Verbandes, der Königl. Bayerischen und Grossh. Badischen und den Schweizerischen Bahnen, sowie für alle diejenigen Transporte, welche mit directem Frachtbrief nach einem ausserhalb des Gebiets des Deutschen Eisenbahnvereins gelegenen Bestimmungsorte gehen, das ältere Vereinsreglement vom 1. December 1856 nebst den für den innern Verkehr der Württembergischen Bahnen und die einzelnen übrigen oben genannten Verkehrsrichtungen am 1. März d. J. bestehenden und seither erlassenen besonderen Bestimmungen in fortdauernder Giltigkeit verblieben. — Hierzu mag noch die Notiz angefügt werden, dass das Deutsche Handelsgesetzbuch in Württemberg zur Zeit noch keine gesetzliche Geltung hat; doch ist der Entwurf des Gesetzes über Einführung jenes Gesetzbuches auch in Württemberg Seitens der Regierung jüngst den Ständen übergeben worden, und daher, da die Kammern im Laufe der nächsten Monate sicher zu einer Session werden einberufen werden, die Erwartung, dass das Handelsgesetzbuch auch bei uns demnächst zur gesetzlichen Wirksamkeit gelangt, der baldigen Erfüllung wesentlich nahe gerückt.

Pfälzische Eisenbahnen. Frankfurt a. M., 19. November. Die Actionäre der Ludwigshafen-Bexbacher Bahn werden für das abgelaufene Geschäftsjahr eine Dividende von 9 Proc. incl. Zinsen erhalten. Die Regierung hat auch für dieses Jahr ihre Geneigtheit erklärt, auf die weitere Dotirung des Reservefonds zu verzichten, unter der Bedingung, dass das bisher in denselben geflossene eine Procent dem Erneuerungsfond überlassen werde. Die Maxbahn hat nahezu 6 Proc. ertragen. Der über die $4^1/_2$procentigen Zinsen verbleibende Ueberschuss muss jedoch zur Rückzahlung an die Staatsregierung verwendet werden. Ein neuer Vertrag mit der Französischen Ostbahn über den Betrieb auf der Linie Weissenburg-Strassburg stellt der Maxbahn einen gesteigerten Verkehr in Aussicht. (N. Fr. Z.)

Pfälzische Eisenbahnen. General-Versammlung der Ludwigsbahn den 22. December, der Maximiliansbahn den 23. December zu Ludwigshafen a. R. (S. off. Bek. S. 914.)

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt der N. F. Z. zufolge die Errichtung eines grossen Lagerhauses für etwa 100,000 Sack Getreide und die Verwaltung der Bahn ist bereits mit den Vorarbeiten beschäftigt. Hierdurch würde jedenfalls der Besorgniss abgeholfen, dass bei dem steigenden Verkehr an unserer Productenbörse mit der Zeit ein Mangel an Lagerräumen für effective Lieferungen eintreten könnte. Zugleich würde hierdurch es der gedachten Bahngesellschaft gelingen, den Getreideverkehr aus Oesterreich und Bayern auf ihre Schienen zu lenken, statt wie bisher einen Theil desselben an die Linie Aschaffenburg-Mainz abgeben zu müssen.

Thüringische Eisenbahn. Ausserordentliche Generalversammlung den 15. December d. J. zu Erfurt. (S. off. Bekm. S. 914).

Norddeutscher Eisenbahnverband. In der am 12. d. M. in Cöln abgehaltenen Eisenbahn-Conferenz des Norddeutschen Verbandes wurde beschlossen, dass bei allen Getreidesendungen im Verbands-Verkehr die ermässigte 2 Pf. Fracht zur Anwendung komme. In derselben Conferenz wurden auch mit den Directoren der Französischen Nordbahn wesentliche Erleichterungen des gegenseitigen Verkehrs verabredet. (Nat. Ztg.)

Oesterreichische Staatsbahn. (Personalnachrichten). Der Regierungsrath und Central-Director des Betriebes Wilhelm Engerth ist als Ritter des Ordens der eisernen Krone III. Classe den Statuten dieses Ordens gemäss in den Ritterstand des Oesterreichischen Kaiserreichs erhoben, und dem (nach Pressburg versetzten) Stationschef Israel Gallia zu Aussig den Kgl. Preuss. Kronenorden IV. Classe tragen zu dürfen, gestattet worden.

Kaiserin Elisabethbahn. (Personalnachricht). Dem Kaiserlichen Rath und Director der Kaiserin Elisabethbahn Carl Keissler ist das Ritterkreuz des Kgl. Ordens der Württembergischen Krone zu tragen gestattet worden.

Technische Notizen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Versammlung am 11. November 1862). Durch allgemeine Acclamation wurde Herr General-Post-Director Philippsborn als ordentliches Mitglied und im gewöhnlichen Geschäftsgange Herr Ober-Ingenieur Heusinger von Waldegg in Osterode als correspondirendes Mitglied in den Verein aufgenommen.

Herr Philippson zeigte eine in seiner Fabrik angefertigte von Hansbroke in Ameriea erfundene patentirte doppeltwirkende Handpumpe vor, welche bei höchst einfacher Construction mit horizontalem Pumpenstiefel und darüber liegendem Ventilkasten mit 4 Klappventilen und Windkessel sich sowohl zur Strassenpumpe als auch zur Feuerspritze gebrauchen lässt. Bei 3 Zoll Kolbendurchmesser und 5 Zoll Hub ist der Preis 45 Thlr. Mit derselben kann Ein Mann einen Strahl von 40 bis 45 Fuss Höhe bei 3 Atmosphären Druck im Windkessel erzeugen. — Herr Althans erläuterte die vom Ministerium für Handel etc. herausgegebene und dem Vereine geschenkte Karte der Production, Consumtion und Circulation der Brennstoffe des Preussischen Staates pro 1860. Auf derselben ist die Production durch Quadrate, die Consumtion durch Kreise, deren Inhalt den Quantitäten proportional je nach den verschiedenen Kohlenbecken farbig dargestellt. Die Circulation der Brennstoffe ist in Form von Strömen, deren Breite den Quadratwurzeln der an jedem Orte vorübergegangenen Quantitäten proportional bemessen ist. Aus den Erläuterungen ergiebt sich, dass die Gesammtproduction des Preuss. Staates 203 Millionen Centner Steinkohle und 63 Millionen Centner Braunkohle im Jahre 1860 betrug. Von der Summe beider kommen 32 % auf die Ruhr, 18 % auf Oberschlesien, 15 % auf die Saar, 5 % auf Waldenburg, 5 % auf Aachen, der Rest vertheilt sich auf viele kleinere Kohlenbecken. Die Einfuhr verhält sich zur Production wie 6 : 100. Von der ganzen Einfuhr kommen $^3/_4$ auf Englische Kohlen. Der Export betrug 52 Millionen Centner. Davon gingen circa 50 % nach Frankreich, 25 % nach Süd-Deutschland, 18 % nach Holland, 5 % nach Oesterreich. Die Consumtion ist stets innerhalb der verschiedenen Kohlenbecken am grössten gewesen und betrug in Oberschlesien 76 %, an der Ruhr 31 %, in Aachen 83 %, an der Saar 22 % etc. der Production. Auf den Eisenbahnen bewegten sich die grössten Quantitäten und zwar: zwischen Borbeck und Oberhausen 22 Millionen Centner, zwischen Saarbrücken und Metz 20 Millionen Centner, zwischen Neunkirchen und Homburg $7^1/_2$ Millionen Centner, zwischen Ruda und Gleiwitz in Oberschlesien 7 Millionen Centner, zwischen Waldenburg und Breslau beinahe 7 Millionen Centner. Auf der Ruhr wurden 17 Millionen Centner transportirt, auf dem Rhein zwischen Ruhrort und Cöln $15^1/_2$ Millionen, nach Holland zu 10 Millionen, auf der Elbe zwischen Hamburg und Magdeburg 4 Millionen, zwischen Sachsen und Magdeburg 3 Millionen Centner. Die Consumtion war am grössten in der Gegend von Cöln, nämlich 7 Millionen Ctr., Berlin 7 Millionen, Magdeburg 6 Millionen, Breslau $3^1/_2$ Millionen, Elberfeld und Barmen $3^1/_2$ Millionen Centner etc. Von der Consumtion Berlin's ist $^2/_3$ Englische Steinkohle mit 4,600,000 Centner, $^1/_7$ Oberschlesische mit 1,300,000 Centner, 540,000 Centner sind von Waldenburg, 200,000 Ctr. Böhmische Braunkohlen, 40,000 Ctr. Sächsische Steinkohlen. — Hr. Vogel referirte darauf über das Werk: „Die eiserne Eisenbahn" von Heusinger von Waldegg und erläuterte den vorgeschlagenen Oberbau aus Eisen. In Bezug auf denselben bemerkte Herr Weishaupt, dass zusammengenietete Schienen erfahrungsmässig nicht halten, und führte ausserdem gegen das System viele Unzweckmässigkeiten an, die sich bei eventueller Ausführung erst herausstellen würden.

Miscellen.

Glücksfall. Bei der Ziehung der Oesterr. Credit-Loose, am 1. v. M. welche Letzteren bekanntlich Partialen eines Anlehens Oesterr. Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften sind, — hat Fortuna auch einmal einen Eisenbahn-Veteranen beglückt. — Es ist nämlich der 3. Haupttreffer mit 20,000 fl. auf den, seit nahezu 25 Jahren als Eisenbahn-Oberbeamter angestellten Herrn J. Holzweber gefallen, welcher durch eine lange Reihe von Jahren bei der ehemaligen Wien-Gloggnitzer und Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft Secretär gewesen, gegenwärtig aber bei der Kaiserin Elisabethbahn Canzlei-Director ist.

Unglücksfall. Neulich wurden bei Frankfurt sieben einem Pächter gehörige Fohlen auf eine an die Main-Neckar Eisenbahn grenzende Wiese getrieben. Beim Herannahen des von Darmstadt kommenden 3 Uhrzuges wurden die Thiere scheu und es sprangen vier derselben auf den Eisenbahndamm, wodurch sie unter die Räder geriethen und zermalmt wurden. Dem Eigenthümer der Fohlen erwächst dadurch ein Verlust von über 1000 fl. (Fr. A.)

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Thüringische Eisenbahn.

Die Herren Actionaire der Thüringischen Eisenbahn werden hierdurch unter Hinweisung auf die §§ 29 und 30 des Statutes eingeladen, sich zu der

am Montag, den 15. December d. J. um 10 Uhr Morgens

im Saale des Gasthofes zum „Rheinischen Hof" früher „Schlehendorn" zu Erfurt beginnenden **ausserordentlichen General-Versammlung** einzufinden.

Als Gegenstände der Berathung und Beschlussnahme in derselben bezeichnen wir

1) eine gemeinschaftliche Vorlage der beiden Gesellschafts-Vorstände über die von der General-Versammlung am 3. Juli v. J. gefassten Beschlüsse, mit dem Antrage, dass letztere einer abermaligen Beschlussfassung der General-Versammlung unterstellt werden. Die gemeinschaftliche Vorlage wird von den Herren Actionairen 4 Tage vor der Generalversammlung in einem besonderen Abdrucke bei sämmtlichen Billet-Expeditionen unserer Bahn entgegengenommen werden können;
2) einen Antrag des Herrn Rechtsanwalts H. Fries in Weimar und Genossen vom Juli 1861, betreffend die Aufhebung der in der vorjährigen Generalversammlung gefassten Beschlüsse;
3) einen Antrag des Herrn Pfarrers O. Wendel zu Sachsenhausen bei Weimar vom 6. October cr., dass den Herren Actionairen schon am Tage vor der Generalversammlung bis zum Orte derselben auf unserer Bahn freie Fahrt zu gewähren sei.

Der Generalversammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Actionaire auszuüben, sind diejenigen Besitzer von fünf oder mehr Actien berechtigt, welche die von ihnen besessenen Actien (ohne Dividendenscheine)

1) entweder vier Tage vor der General-Versammlung also bis einschliesslich zum 11. December c. bei unserer Hauptcasse in Erfurt gegen einen von derselben auszustellenden Schein hinterlegt, oder
2) bis zu demselben Tage bei einer unserer Billetexpeditionen vorgezeigt haben, um sie couvertiren, versiegeln und mit dem Tagesstempel versehen zu lassen, oder endlich
3) falls sie dieselben unverschlossen im Besitz behalten wollen, sie einer unserer Billetexpeditionen **acht** Tage vor der General-Versammlung, also bis spätestens den 7. December cr. vorgezeigt und dagegen eine mit dem Tagesstempel versehene Anmeldebescheinigung erhalten haben.

Zur Erlangung der Stimmzettel beim Eintritt in die General-Versammlung werden hiernach im Legitimations-Büreau als geeignet nur angesehen werden im ersten der obigen Fälle die Depositenscheine der Hauptcasse, im zweiten die verschlossenen und abgestempelten Couverts, sofern deren Verschluss unverletzt ist, und im dritten die offenen Actien nebst der ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigung.

Gleiche Geltung wie die Actien selbst sollen alle von öffentlichen Instituten oder Behörden über die Hinterlegung Thüringischer Eisenbahn-Stamm-Actien ausgestellten Depositenscheine haben, welche wie die Actien selbst bis zu den oben angegebenen Tagen und bei den obenbezeichneten Stellen zu deponiren, resp. anzumelden und vorzuzeigen sind.

Die bei der Hauptcasse niedergelegten Actien sind am Tage nach der General-Versammlung gegen Rückgabe der Depositenscheine abzuholen.

Die zum Erscheinen in der General-Versammlung berechtigten Actionaire können sich auch durch einen aus der Zahl der übrigen Actionaire gewählten Bevollmächtigten vertreten lassen. Jedoch muss Letzterer sich im Legitimations-Büreau durch eine schriftliche Vollmacht legitimiren (§ 28 des Statutes).

Das Abgeben von Stimmzetteln für einen andern Actionair auf Grund eines blos mündlichen Auftrages vor oder während der General-Versammlung ist nicht gestattet.

Den Theilnehmern der General-Versammlung wird **freie Fahrt** auf der Thüringischen Bahn nach dem Versammlungs-Ort und zurück unter Ausschliessung der Schnellzüge am Tage der General-Versammlung gewährt:

1) gegen Vorzeigung der von unserer Hauptcasse ausgefertigten Depositenscheine, welche von der Billetexpedition der Abgangsstation am Tage der Fahrt zur General-Versammlung abgestempelt sein müssen, oder
2) gegen Vorzeigung der von den Billetexpeditionen in abgestempelten Couverts verschlossenen Actien, oder
3) gegen Vorzeigung der offenen Actien nebst den von den Billetexpeditionen ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigungen.

Frauen und Minderjährige haben keinen Anspruch auf freie Fahrt (§ 28 des Statutes).

Sollten für den Besuch der General-Versammlung Extrazüge eingelegt werden, so wird dies durch besondere Anschläge auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Erfurt, den 18. November 1862.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

I. Ludwigsbahn.

Die Herren Actionaire der Pfälzischen Ludwigsbahn werden in Gemässheit des § 40 der Gesellschafts-Satzungen zu der

Montag, den 22. December 1862, Morgens 10 Uhr,

zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

General-Versammlung:

hiermit eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Verbescheidung der Rechnungen vom 1. October 1861 bis 30. September 1862;
3) Festsetzung der Dividende;
4) Die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn:
   a) von Speyer nach Germersheim;
   b) von Homburg nach St. Ingbert;
   c) vom Bahnhofe Ludwigshafen an den Rhein in Verbindung mit einer, — in Gemeinschaft mit der Grossherzogl. Badischen Staatsbahn herzustellenden — Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim;
5) Concession zur Bildung einer besonderen Actien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neustadt nach Dürkheim, beziehungsweise Uebereinkunft zwischen der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn und dem provisorischen Comité der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn über den Bau und Betrieb der letztgenannten Eisenbahn;
6) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Diejenigen Herren Actionaire, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 15. December l. Js. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien, oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen **nicht** zur freien Fahrt.

Nach dem 15. December können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

II. Maximiliansbahn.

(Neustadt-Weissenburg).

Die Herren Actionaire der Pfälzischen Maximiliansbahn werden in Gemässheit des § 40 der Gesellschafts-Satzungen zu der

Dienstag, den 23. December 1862, Morgens 10 Uhr,

zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

General-Versammlung

hiermit eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Geschäfts-Bericht der Direction;
2) Verbescheidung der Rechnungen vom 1. October 1861 bis 30. September 1862;
3) Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhofe Winden bis an den Rhein bei Max-Au in Verbindung mit einer Ueberfahrtsanstalt für Eisenbahnwagen behufs Anschlusses an die Carlsruhe-Rhein-Bahn;
4) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Diejenigen Herren Actionaire, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 15. December l. Js. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigsbafen über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien, oder durch ein nach Nummern geordnetes amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen **nicht** zur freien Fahrt.

Nach dem 15. December können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Ludwigshafen, den 18. December 1862.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälz. Eisenbahnen.

Mahla.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Kürzeste und billigste Eisenbahn-Route für Personen und Güter nach und von Belgien, Frankreich und deren Seehäfen,

a) per **Ruhrort** von und nach Norddeutschland, den nördlich und östlich angrenzenden Ländern: Russland, Schweden, Dänemark etc.;

b) per **Düsseldorf** von und nach Mittel-Deutschland, Sachsen, Oesterreich etc.

Die internationalen und Transit-Güter können von beiden Seiten auf **Aachen,** resp. **Düsseldorf** und **Ruhrort** durchgehen, an welchen Orten sich Haupt-Zollämter für die Zoll-Abfertigung befinden. Bei **Ruhrort** erfolgt der Rheintraject der Güter in Eisenbahn-Waggons ohne Umladung durch ein hydraulisches Hebewerk nach dem System von Armstrong (das erste derartige auf dem Continente) mit Leichtigkeit, Sicherheit und Schnelligkeit.

Die Frachtbriefe sind ausdrücklich mit dem Vermerke „via **Ruhrort**“ oder „via **Düsseldorf**“ zu versehen.

Die zollamtliche Behandlung der Güter wird durch unsere Agenten: *de Gruyter, Swalmius, von der Linden & Co.* zu Ruhrort, *W. Bauer* zu Düsseldorf und *Schiffers & Preyser* zu Aachen gegen feste billige Vergütung besorgt. Diese Agenten sowohl, wie die Herren Commerzien-Rath *P. v. Essen* zu Altona und *Meyer H. Berliner* zu Stettin und Breslau werden auf Erfordern die directen Tarife verabfolgen und ebenso wie die unterzeichnete Direction jede wünschenswerthe Auskunft ertheilen.

Aachen, den 15. September 1862.

Kgl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Lieferung von ca. viertausendfünfhundert Stück Bahnschwellen soll im Wege des öffentlichen Aufgebots beschafft werden.

Die gedruckten Lieferungsbedingungen sind auf unserm Verwaltungsbüreau im hiesigen Empfangsgebäude zu haben und werden auf portofreie Gesuche den Betreffenden durch dasselbe zugesandt werden.

Versiegelte und mit der Bezeichnung:

„Schwellenlieferung“

versehene Anerbietungen sind spätestens bis zum

1. December ds. Js. Mittags 12 Uhr

bei der unterzeichneten Direction einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 8 Tagen vom 2. December d. J. an gerechnet und bleiben bis zu diesem Zeitpuncte Diejenigen, welche sich zur Uebernahme der Lieferungen bereit erklärt haben, an ihre Forderung gebunden.

Lübeck, den 6. November 1862.

Die Direction.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Die Lieferung der zu den Dienstkleidungen der Betriebs-Beamten der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn pro 1863 erforderlichen Tuche etc., als:

80 Ellen feines blaues
55 „ „ graues
780 „ ordinaires blaues
1480 „ „ graues
} Tuch,

ferner von:

6192 Stück grosse Dienstknöpfe mit dem kleinen Wappenschilde,
1296 „ kleine Aermelknöpfe und
380 „ Dienstabzeichen,

sowie die Anfertigung der Uniformen, bestehend in:

17 Ueberröcken von feinem Tuch,
15 Waffenröcken dergl.
289 „ von Commistuch,
32 Hosen von feinem Tuch,
272 „ „ Commistuch,
80 Mäntel von Commistuch,
5 Paletots von feinem Tuch,
70 „ „ Commistuch,
8 „ „ Düffel

und die Lieferung von

343 Stück Dienstmützen und
348 „ Halsbinden

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen sind im Büreau des Hauptmagazin-Verwalters auf Station Aachen Maschierthor und bei sämmtlichen Stations-Vorstehern der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn offengelegt und werden auch gegen Erstattung der Copialien abschriftlich mitgetheilt.

Qualificirte Unternehmer werden ersucht, ihre Anerbietungen versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Bekleidung“

versehen bis spätestens den **10. December** d. J. Vormittags 11 Uhr im Geschäfts-Locale der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn hierselbst abzugeben, woselbst die Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten erfolgen wird.

Aachen, den 11. November 1862.

Die Bekleidungs-Commission
der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Wir haben die Lieferung von

2600 Ctnr. Eisenbahn-Schienen,
550 Paar Laschen,
2280 Stück Laschenbolzen mit Muttern,
80 Ctnr. Schienennägeln,
4000 Stück eichener Bahnschwellen,
40 Ctr. Brennöl,

zu vergeben und ersuchen hierauf Reflectirende ihre Offerten bis **zum 10. December cr.** portofrei an uns einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen können in unserem Büreau hierselbst — Palm- und Grünstrassen-Ecke, erste Etage — oder bei unserer Betriebs-Verwaltung zu Grottkau in Empfang genommen, auch auf portofreie Anträge von da bezogen werden.

Breslau, den 18. November 1862. **Directorium.**

Hessische Ludwigs-Bahn.

Die Anfertigung von

Fünfzig grossen offenen Güterwagen mit eisernem Untergestell und zwanzig Bremsen

soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen sind auf dem Büreau des Unterzeichneten einzusehen, oder können auf Verlangen in Ueberdruck bezogen werden.

Mainz, den 18. November 1862.

G. Thomas
Obermaschinenmeister der Hessischen Ludwigs-Bahn.

Ministère de l'Intérieur

des Pays-Bas.

Chemins de fer de l'Etat.

Adjudication.

Il sera procédé le 23. Décembre 1862, à midi et demi, au local du Ministère de l'Intérieur à la Haye, à l'adjudication de

la fourniture de deux cents quarante milles cinq cents (240500) billes, dirisée en Seize lots.

L'adjudication aura lieu aux clauses et conditions du cahier des charges.

Les soumissions, pourrues d'un timbre Nêerlandais, cachetées et rédigées pour chaque lot séparement, conformément aux priscriptions de l'article 10 du cahier des charges, doirent être reçues au Ministère de l'Intérieur à la Haye le 22. Décembre arant midi.

S'adresser pour de plus amples renseignements aux bureaux Raamstraat No. 32 à la Haye.

La Haye 14. Novembre 1862.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Pro Monat October sind weder überzählige Güter vorhanden, noch fehlen welche.

Sächsisch-östliche Staatsbahnen und Löbau-Reichenberger Bahn. Am 31. October 1862.

Leipzig—Bischofsw. 310. 1 Kiste Stiefeleisen (100 Pfd.) von Leipzig, fehlt in Bischofswerda seit 27. September 1862.

Werra-Eisenbahn. Am 1. November 1862.

A. Fehlende:

H R 5/7 113. 4 leere Kisten (81 Pfd.) von Bamberg, fehlen in Eisenach seit 26. October 1862.

IIIII. 2 Colli Eisen (81 Pfd.) von Soest, fehlen in Salzungen seit 21. Juli 1862.

52. 1 Ofentheil von Soest, fehlt in Salzungen seit 20. September 1862.

25. 1 Korb Ofentheile von Bebra, fehlt in Salzungen seit 26. Oct. 1862.

Station Immelborn. 1 Wagendecke von Neustadt, resp. Guntershausen, fehlt in Immelborn seit 18. Juli 1862.

L 10. 1 Pack Leder (80 Pfd.) von Leipzig, fehlt in Walldorf seit 27. September 1862.

A KB 7672. 1 Kiste Kerzen (116 Pfd.) von Weissenfels, fehlt in Walldorf seit 31. October 1862.

Eschweiler Raffini. 2 Block Blei (266 Pfd.) von Düsseldorf, fehlen in Grimmenthal seit 12. Juni 1862.

A. 1 Stab Eisen (46 Pfd.) von Lippstadt, fehlt in Grimmenthal seit 6. Juli 1862.

H B. 31 Schafthölzer (243 Pfd.) von Lichtenfels, fehlen in Grimmenthal seit 15. Juli 1862.

A S. 5 Stück Schafthölzer von Mainz, fehlen in Grimmenthal seit 11. August 1862.

N & B 417. 1 Kiste Steingut (200 Pfd.) von Bamberg, fehlt in Themar seit 26. October 1862.

J J & C 1662. 1 Kiste Confect (48 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Hildburghausen seit 30. Juni 1862.

G M 2. 2 Bund Schwarzblech (148 Pfd.) von Frankfurt, fehlen in Eisfeld seit 25. August 1862.

G Z 524. 1 Ballen woll. Waaren (25 Pfd.) von Mainz, fehlt in Sonneberg seit 20. Februar 1862.

T E 87/98. 1 Ballon Säure (164 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Sonneberg seit 11. April 1862.

551. 1 Kiste Kurzwaaren (62 Pfd.) von Schweinfurt, fehlt in Sonneberg seit 11. April 1862.

R S 3784. 1 Fass Cichorien (605 Pfd.) von Coburg, fehlt in Ebersdorf seit 30. October 1862.

A. 1 Stück Eisen (135 Pfd.) von Sonneberg, fehlt in Lichtenfels seit 23. Februar 1862.

B. Ueberzählige:

1 Sack mit rohen eisernen Thürdrückern (18 Pfd.), lagert in Coburg seit 25. April 1862.

E. 1 Kochröhre lagert in Lichtenfels seit 12. Juni 1862.

M 65. 1 Kiste (148 Pfd.) lagert in Lichtenfels.

S T & T 868. 1 Ballen Hopfen lagert in Lichtenfels.

Thüringische Eisenbahn. Am 1. November 1862.

B. Ueberzählige:

Herrmann Voigt. 1 Kistchen mit 3 leeren Säcken, sig. Hubert & Badmacher (5 Pfd.) von Altena, lagert in Leipzig seit 19. Juli 1862.

W. 2 Colli Ofentheile (18 Pfd.) von Giessen, lagern in Leipzig seit 14. Juli 1862.

R J 50. 1 Sack leere Säcke (45 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Leipzig seit 12. März 1862.

L P. 1 Pack leere Säcke (24 Pfd.) von Erfurt, lagert in Leipzig seit 15. October 1862.

359. 1 Ambos (170 Pfd.) von Hagen, lagert in Leipzig seit 30. October 1862.

A B 1206. 1 Fass Bier (91 Pfd.) von Coburg, lagert in Leipzig seit 31. October 1862.

3 Stäbe Stahl (10 Pfd.) von Darmstadt, lag. in Halle seit 24. Febr. 1862.

G H. 1 Dreipfundgewicht lagert in Halle seit 22. August 1862.

B & M 3536. 1 Kiste baumwollene Waaren (152 Pfd.) von Weimar, lagert in Halle seit 28. September 1862.

Krone 8594. 1 Korb Effecten (47 Pfd.) lag. in Halle seit 26. Sept. 1862.

645. 1 leere Kiste (21 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Gera seit 18. März 1862.

1 Stab Eisen (10 Pfd.) von Weissenfels, lagert in Gera seit 1. April 1862.

2786. 1 leere Kiste (13 Pfd.) lagert in Weimar seit Juli 1862.

B S 150. 1 Sack Emballage (25 Pfd.) lagert in Weimar seit 31. Oct. 1862.

F v. L 8298. 1 Kübel (14 Pfd.) lagert in Weimar seit 31. October 1862.

R 2921. 1 Kiste (102 Pfd.) lagert in Weimar seit 31. October 1862.

G B 779. 1 Ballen Hopfen (130 Pfd.) lag. in Weimar seit 31. Oct. 1862.

1 Rolle Messingblech ($3^1/_2$ Pfd.) von Altena, lagert in Gotha seit 15. April 1862.

B 2651. 1 Sack Kleesaamen (198 Pfd.) von Leipzig, lagert in Gotha seit 23. April 1862. (Fortsetzung folgt)

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. October 1862:

Einnahme für	Pers.	Güter.	Summa.	bis ult. Oct. 62:	bis ult. Oct. 61
Thlr.	67,521	123,520	191,042	1,716,407	1,524,076

(Mehr-Einnahme bis ult. October 1862 gegen 1861: 192,331 Thlr.)

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in **Dortmund**

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke können eingesandt werden.

„Alle Gattungen Telegraphendraht"

aus den anerkannt guten Siegener Roheisen-Sorten hergestellt, liefert die Drahtfabrik von

Siegen (Westphalen). **J. H. Dresler** senior.

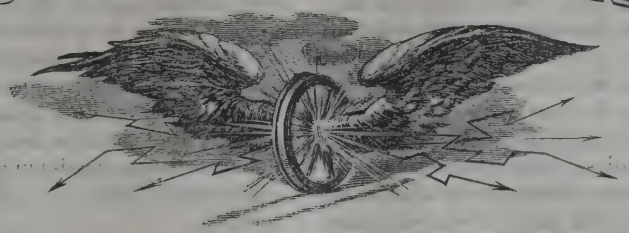
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 96. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 29. November 1862.

Inhalt: Die verschiedenen Eisenbahn-Projecte der Sächsischen Lausitz und des Oesterreichischen Grenzgebiets. — Betriebs-Einnahmen im October 1862 I. Oesterreichischer Bahnen. II. Preussischer Bahnen. — Eisenbahnen, Projecte und Bau: Thorn-Königsberg. Düren-Euskirchen-Call. Eisenbahnprojecte in Ungarn. — Eisenbahn-Betrieb: Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Kohlen-Tarif. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, Unfall und Privat-Depeschen-Verkehr. Bayerische Staatseisenbahnen, Erträgnisse. Bayerische Ostbahnen, Betriebs-Resultate. Hessische Ludwigsbahn, October-Einnahme. Main-Neckarbahn, Unterhandlungen. Kaiserin Elisabethbahn, zollamtliche Abfertigung. — Ausland: Wilna-Warschau, Eröffnung. Eisenbahnen in Indien. — Technisches: Anwendung der Dampfkraft zum Transport auf Canälen. Einführung der Mineralölbeleuchtung. — Schifffahrt: Neue Route von England nach Ostindien. Dampfboot Ludwig. Stärke der Kriegsflotten gegenüber den Handelsflotten. — Volkswirthschaftliches: Die Russischen Eisenbahnen und der Holzhandel. Türkisches Postwesen. — Anzeiger: I. Officieller Theil: **Thüringische Eisenbahn**, ausserordentliche General-Versammlung. **Kgl. Bayerisch Pfälzische Eisenbahnen**, General-Versammlung. **Oberschlesische Eisenbahn**, ermässigter Frachtsatz. Submissionen der **Kgl. Niederschlesisch-Märkischen, Hessischen Ludwigs-Bahn** und **Kgl. Ostbahn**. — **Fehlende etc. Güter** der Thüringischen Eisenbahn. — **Einnahmen** der Pfälzischen, Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter, Thüringischen, Werra, Magdeburg-Halberstädter und Cöln-Mindener Eisenbahn.

Die verschiedenen Eisenbahn-Projecte der Sächsischen Lausitz und des Oesterreichischen Grenzgebiets.

Die Lausitz, jener südöstliche, zwischen Schlesien und Böhmen eingeengte schmale Streifen Landes, wohlbekannt auf allen binnenländischen und überseeischen Märkten durch seine hochentwickelte Webwaaren-Industrie, wird jetzt vielfach bewegt durch verschiedene Projecte, welche eine Schuld zu sühnen suchen, die gegen die reiche, dicht bevölkerte Gegend durch eine noch heut unbegreiflich-verkehrte Tracirung der Löbau-Zittauer Bahn begangen worden ist. Zum Verständniss der Projecte der Gegenwart ist es nöthig, auf jene Tracirung sowohl, als auf die mercantile Bedeutung dieses Theils der industriell so interessanten Provinz mit einigen Worten näher einzugehen.

Die Sächsisch-Schlesische Bahn geht, wie ein Blick auf die Karte zeigt, in ziemlich gerader Linie bis Bischofswerda. Von hier diese Gerade fortgesetzt bis Zittau, würde die Bahn eine förmliche Kette von fast ununterbrochen aneinander hängenden grossen Industriedörfern durchschnitten haben, wie sie in dieser Grösse und Continuität in Deutschland nicht zum zweiten Male vorkommt. Indessen glaubte man bei Erbauung der Bahn das altwendische Bautzen, die Kreisstadt mit Appellationsgericht und Regierungsbehörde, sowie das aufblühende Städtchen Löbau, über welches die Verbindung mit Görlitz und weiterhin Breslau hergestellt werden musste, nicht umgehen zu dürfen, wogegen im Ganzen auch von vornherein Niemand etwas einzuwenden hatte. Mit Löbau näherte sich aber die Bahn dem eigentlichen Industriecentrum, einer Linie von Dörfern bis über 6000 Einwohnern, bei deren Durchschneidung die Trace bis nach Zittau ausserdem auch noch so gut wie gar keine Terrainschwierigkeiten vorhanden waren. Es schien also ganz ausser allem und jedem Zweifel zu sein, dass hier eine natürliche und volkswirthschaftliche Nothwendigkeit die Bahn über dieses, von einer solch gewaltig pulsirenden industriellen Thätigkeit belebte Gebiet, nämlich über die Dörfer Ebersbach mit 6509, Eybau mit 5396, Leutersdorf mit 2366, Grossschönau mit 5452 und Haynewalde mit 2711 Einwohnern, nach Zittau, oder auch direct von Eybau ab nach Zittau führen würde. Neben Grossschönau liegt noch Seifhennersdorf mit einer Bevölkerung von 6140, Gersdorf mit 4585 und das grösste und gewerbreichste Dorf der ganzen Oesterreichischen Monarchie, Warnsdorf, mit 12,000 Einwohnern! Erwägt man nun noch, dass die dasigen Fabrikanten mit den meisten überseeischen Plätzen Nordamericas, mit Havana, Cuba und Centralamericanischen Häfen, mit fast allen grösseren Europäischen und Vorderasiatischen Märkten in lebhaftester Beziehung stehen, dass hier Firmen existiren, die monatlich Tausende von Centnern versenden, so wird man staunen, die Bahn über das bedeutend in seinem Handel gegen früher zurückgehende Herrnhut und über Oderwitz laufen zu sehen, während das grosse Fabricationsgebiet ganz ausserhalb aller Bahn- und Telegraphenverbindung liegt. Und, näher betrachtet, welches Terrain hatte man gesucht! Es ist, als ob man die Ingenieure Probe ablegen lassen gewollt habe. Im Ganzen sind auf der Löbau-Zittauer Bahn 20,900 Ellen steigend, 24,540 Ellen fallend und nur 14,835 Ellen horizontal; es giebt Dämme von 33½ Ellen Höhe, Einschnitte von 29 Ellen Tiefe; die gesammte bewegte Erdmasse beträgt 11,648,200 Cubikellen, die Gesammtzahl der Kunstbauten 396, incl. 78 Brückenbogen; grosse Brücken und Viaducte sind 8 vorhanden! Und dies Alles geschah zumeist Herrnhut zu Liebe, dessen ganzer Jahreshandel von so mancher einzelnen Fabrikantenfirma auf den Dörfern überboten wird. Die traurigen Betriebsergebnisse der Bahn waren die harte Antwort auf diese beispiellose Tracirung. Leider wurde die Sünde gegen diese blühendste Provinz des industriereichen Sachsenlandes gerade an Denen gerächt, welche keine Schuld trugen, an den Actienbesitzern.

Seit dem Jahre 1848 sind nun die Verkehrsverhältnisse Hand in Hand mit dem allgemeinen industriellen Aufschwunge Deutschlands auch hier ungemein vorwärts gegangen, namentlich ist die Baumwollen-Industrie in einer überall sichtbaren Ausbreitung begriffen, während früher, und zwar schon seit 300 Jahren, vorzugsweise die Leinen-Industrie dominirte. Desto greller musste sich mit der Zeit die unbegreifliche Umgehung des Industriebezirkes herausstellen. Noch haben manche Dörfer stundenweit bis an die nächste Eisenbahnstation.

Daher jene wachsende Agitation, die sich auch des nahen Böhmens mitbemächtigt hat. Das Nebeneinander der grossen Dörfer, die verhältnissmässige Nähe zweier grossen Bahnlinien zu

beiden Seiten, Dresden-Prag und Dresden-Löbau-Zittau-Reichenberg, haben freilich in diese Agitation eine Verwirrung und Zersplitterung gebracht, welche für das Erreichbare und wahrhaft Nothwendige, für das Zustandekommen einer Einbeziehung unserer grossen Dörferkette in das allgemeine Schienennetz in nördlicher Richtung, und dies ist fast die alleinige des dortigen Handels, nicht vortheilhaft wirken kann. Es ist nicht auffällig, dass bei so gewaltiger Industriebewegung, wie sie in dieser bienenschwarmartigen Bevölkerung herrscht, jedes dieser grossen Dörfer in die neue Trace einbezogen sein will. Man vereinigte sich zuerst, wie wir seiner Zeit in No. 35 S. 339 und No. 36 S. 349 mittheilten, über diejenige Linie, welche, ohne leicht anschliessbare Nebenbahnen auszuschliessen, die meisten Rentabilitätsmomente in sich trägt, indem sie die ganze reiche Dörferkette als natürliche Richtung annimmt, über die Linie von Bischofswerda (Station der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn) über Neukirch, Steinichtswolmsdorf, Sohland, Neusalza, Ebersbach, Eybau, Grossschönau, Haynewalde an die Zittauer Bahn. Es bildeten sich Comités zu Neusalza, Grossschönau und Seifhennersdorf, und wurde in einer Sitzung des ersteren die Betreibung der obigen Linie Hand in Hand mit den anderen Comités beschlossen, zugleich aber von Ebersbach aus, dem grössten Dorfe Sachsens, eine Anschlusslinie nach der Station Grossschweidnitz bei Löbau in Aussicht genommen.

Der anliegende, industriell gleich hoch entwickelte Grenzbezirk Böhmens ist mit seinen Handelsinteressen zumeist nach Süden, nach Prag und Wien gewiessen, es gravitirt also unwillkürlich die dortige Agitation dahin, einen Anschluss an die Sächsisch-Böhmische Bahn zu erreichen, von Zittau, resp. Grossschönau her über Warnsdorf, Rumburg nach Tetschen oder Schandau zu bauen. An ersterem Orte würden die Böhmischen Industriellen an der Schwelle der reichen Teplitzer Braunkohlenwerke sein. In neuester Zeit ist nun, worüber wir in No. 80 S. 792 eine kurze Notiz brachten, von dem Bürgermeister zu Rumburg und bekannten Reichstag-Abgeordneten Ed. Strache ein neues Project einer Rumburg-Leipa-Prager Bahn entworfen worden. Der Stadtrath von Leipa hat einen Aufruf erlassen und gedenkt man von der Hauptlinie ab eine Verbindung mit Reichenberg herzustellen. Nimmt man alsdann Rumburg über Ebersbach mit Grossschweidnitz bei Löbau verbunden an, und hält man das schon mehrfach verlautbarte Project Berlin-Cottbus-Löbau für nicht mehr fern von der Ausführung, so liesse sich das Strache'sche Project wohl hören. Indessen wird es demselben, schon als Concurrenz-Unternehmen gegen die Dresden-Prager Linie, vor Allem an dem entscheidenden Factor, an der Betheiligung des Capitalmarktes fehlen. Böhmen selbst ist nicht im Stande, das Capital aufzubringen, und nota-bene Berlin-Cottbus-Löbau ist noch nicht gebaut. Weit wahrscheinlicher ist eventuell Cottbus-Görlitz.

Eine andere Projectlinie ist die von Grossschönau, Warnsdorf, Seifhennersdorf, Rumburg, Schönlinde nach Bodenbach oder Tetschen. Diese Linie hat die meiste Wahrscheinlichkeit, weil sie den bedeutendsten industriellen Orten folgt, und Zittau hat gleichzeitig an ihr das meiste Interesse, weil man hier einen früheren oder späteren Anschluss durch das Neissethal nach Görlitz zu gewinnen, dadurch aber über Kohlfurt Frankfurt a. O. zu erreichen hofft. Frankfurt würde alsdann in kürzester Linie über Teplitz, Carlsbad, Eger mit Bayern und überhaupt Südwestdeutschland verbunden sein. Zittau gewänne auf diese Weise eine doppelte Verbindung mit dem Sächsischen Manchester, mit Chemnitz (Eger-Chemnitz, Riesa-Chemnitz).

Wie die Zeitungen berichten, beabsichtige die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft den Bau einer Zweigbahn von Tetschen durch das Bolzenthal über Bömisch-Kamnitz nach Warnsdorf, von wo die Eisenstrasse Sächsischerseits weiter über Gross-Schönau nach Zittau gebaut werden solle. Die Gesellschaft verlange als Grundlage für das Unternehmen nur die Garantie eines gewissen Frachtenquantums in der Art, dass sich die Industriellen jener Gegend entweder Alle für Einen, oder Jeder für sich zur Verfrachtung einer bestimmten Waarenmenge auf drei Jahre verbindlich machten und erklärten, für das nicht zur Verfrachtung gelangende fatirte Frachtenquantum 5 kr. per Centner als Conventionalvergütung zu erlegen. In wie weit diese Nachricht Grund hat, vermögen wir augenblicklich nicht anzugeben. — Die beiden rasch aufblühenden Orte Zittau und Löbau rivalisiren bei den meisten dieser Projectlinien direct oder indirect.

Neben der genannten directen Verbindung Zittau's mit Schlesien über Görlitz hat man, um das Mass der Projecte voll zu machen, eine Linie Zittau-Reichenau-Friedland-Lauban (Greiffenberg) aufgestellt, die aber bei der wachsenden Bedeutung von Görlitz und der natürlichen Anziehungskraft für den Fall einer directen Anschlusslinie Zittau's an Schlesien wahrscheinlich nie zu Stande kommt.

Aus dieser grossen Zahl der Projecte kommen wir somit zurück auf diejenigen beiden Projecte, welche dem wirklichen und zugleich dringenden Bedürfniss am meisten entsprechen und auch die begründetste nächste Aussicht auf Realisirung haben, auf die Linie Zittau-Grossschönau-Eybau-Ebersbach-Bischofswerda, und die Linie Zittau-Grossschönau-Warnsdorf-Seifhennersdorf-Rumburg-Bodenbach oder -Tetschen. Möge sich die bisher zu vage Agitation auf diese beiden Projecte concentriren. Sie haben die meisten Rentabilitätsmomente für sich; diese entscheiden über die Geneigtheit des Capitalmarktes und dieser in letzter Instanz über die Ausführung.

Betriebs-Einnahmen im October 1862.

I. Oesterreichische Bahnen.

ϑ Die Kaiser Ferdinands Nordbahn kämpft im Diesjahre in eben der Weise als die übrigen Oesterreichischen Eisenbahnen gegen eine Geschäftsstille, die in allen Zweigen der Handelsthätigkeit herrscht. Das Engros- wie das Detailgeschäft, das Productenwie das Manufactur- und Specereiwaarengeschäft, alle leiden gleichmässig unter der Ungunst der Verhältnisse. Dass hierbei die auf die Transportirung der Güter und Reisenden angewiesenen Verkehrsanstalten leiden müssen, versteht sich wohl von selbst. Die Einnahmen der Kaiser Ferdinands Nordbahn pro October d. Jahres betrugen für 169,471 Personen sammt Gepäck und Eilgut 343,542 fl. 74 kr., und für 3,350,326 Zollcentner Frachten 1,218,531 fl. 4 kr., zusammen 1,562,073 fl. 78 kr Vom 1. Januar bis Ende October d. J. betrugen die Gesammt-Einnahmen 13,298,036 fl. 15 kr., zur selben Zeit 1861 13,883,147 fl. 92 kr., also im Diesjahre ein Minus von 585,111 fl. 77 kr. Dieses ergiebt, da die Kaiser Ferdinands Nordbahn eine Länge von 82,$_5$ Meilen hat, pr. Meile einen Verlust von ungefähr 7,100 fl.*

Auf den Bahnen der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft betrugen die Einnahmen pro October 1862 1,802,777 fl., pro 1861 2,212,862 fl., mithin pro October 1861 mehr um 410,085 fl. Die Gesammt-Einnahme pro 1862 bis Ende October betrug 15,511,507 fl., und zur selben Zeit pro 1861 17,637,535 fl., demnach pro 1861 mehr um 2,126,028 fl. Dieses ergiebt, da die Bahnen der Staatsbahn-Gesellschaft 174,$_5$ Meilen betragen, einen Verlust von ungefähr 12000 fl. pr. Meile*. Ein Blick auf diese Zahlenverhältnisse bei den eben angeführten Bahnen ergiebt als Resultat, dass der comparative Gewinn und Verlust, nach Meilen gerechnet, in umgekehrtem Verhältnisse zum Längeninhalte der betreffenden Bahnen steht.

Bei der Böhmischen Westbahn betrugen die Einnahmen pro October d. J. für 21,559 Reisende und 416,241,$_{35}$ Zollcentner Frachten 122,937 fl. 33 kr. Vom 15. Juli d. J., als dem Eröffnungstage der Bahn, bis Ende October betrugen die Gesammt-Einnahmen 466,414 fl. 37 kr. Vom 15. bis 31. Juli wurden auf der Böhmischen Westbahn befördert 18,169 Personen und 112,312 Ctr. Frachten, im August 36,647 Personen und 472,240 Ctr. Frachten, im September 27,579 Pers. und 362,270 Ctr. Frachten, zusammen also in 3$^1/_2$ Monaten oder 109 Tagen 103,954 Personen und 1,363,063 Ctr. Frachten. Es kommen sonach auf einen Tag, wenn wir zunächst den Personenverkehr berücksichtigen, 954 Passagiere; es entfielen aber davon auf einen Tag im Juli 1069, im August 1182, im September 919, im October 695. Der Personenverkehr hat hier jeden Monat abgenommen, indess darf dies nicht auffallen, indem bei der grösseren Beweglichkeit der Bevölkerung während der Sommermonate alle Bahnen ohne Ausnahme ähnliche Erscheinungen aufweisen, und fast alle im August ein Maximum, im Januar oder Februar ein Minimum des Personenverkehrs besitzen. Auch bezüglich der Frachtenzunahme während des Monats October erblicken wir eine naturgemässe Erscheinung, indem gewöhnlich die Monate September und October bei den meisten Bahnen das grösste Quantum Frachten während des Jahres aufweisen. Im Laufe des Winters erwartet man einen grössern Aufschwung der Kohlentransporte. Das Pilsener Kohlenbecken umfasst ein Terrain von 12 Q.-Meilen. Die Ablagerungs-

* In dem Manuscript unseres Herrn Correspondenten wird der Verlust pro Meile bei der Kaiser Ferd. Nordbahn auf 71,000 fl. und bei der Staatsbahn auf 1200 fl. angegeben, was aber offenbar auf Rechnungs-Irrthümern beruht.

verhältnisse in diesem Terrain sind sehr verschieden, denn während die Radnitzer Mulde eine Kohlenmächtigkeit von 3 bis 5° zeigt, wechseln die Kohlenflötze der übrigen Gruben zwischen 18 bis 120″. Auch die Qualität der Kohlen ist ungleich, indem ausser den Kohlen der v. Lindheim'schen Gruben bei Mantau und jenen des Fürsten Taxis, der Grafen Waldstein und Herrn Hyra bei Littiz, des Herrn Jahrt bei Mirischau, welche alle vorzügliche Coakskohlen sind, alle übrigen Gattungen mehr oder weniger als zu den magern gehörig bezeichnet werden müssen. Im Ganzen werden jährlich 14 Millionen Centner gefördert. Sollte aber der Consum sich steigern, dann kann das Förderungsquantum auf 20 Mill. Centner sich heben.

Der Tarifkampf zwischen der Kaiserin Elisabethbahn und Donau-Dampfschifffahrt fällt bezüglich der Frachten zu Gunsten der letztern aus; allein in der Personenbeförderung behauptet die erstere den Sieg. Daher kommt es auch, dass die Elisabethbahn ganz im Gegensatz zu den übrigen Bahnen des Kaiserstaates im Diesjahre bis jetzt einen grössern Gesammtertrag als im Vorjahre erzielte, indem wegen der Londoner Weltausstellung ein gewaltiger Personenstrom sich ihr zuwälzte. Während des Monats October d. J. erzielte dieselbe für 94,122 Reisende 209,568 fl. 49 kr., und für 1,250,251,9 Zollcentner Gepäck, Eilgut und Frachten 356,208 fl. 94 kr., zusammen 565,777 fl. 43 kr. Vom 1. Januar bis Ende October 1862 betrugen die Gesammt-Einnahmen 4,997,326 fl. 52 kr. In der gleichen Periode des Jahres 1861 betrugen dieselben 4,269,219 fl. 20 kr.; daher pro 1862 mehr um 628,107 fl. 32 kr. Trotz des im vorigen Jahre nach dem Westen stattgefundenen grossartigen Getreide-Exportes, wobei bekanntlich die Elisabethbahn sich lebhaft betheiligte, erzielte dieselbe dennoch eine geringere Einnahme als heuer. Dieser Nachtheil ist vornehmlich ihrem Tarifkampfe mit der Donau-Dampfschifffahrt zuzuschreiben. Die Elisabethbahn hat bekanntlich ihren Getreidetarif auf 1/2 Kreuzer für den Centner und die Meile herabgesetzt. Hierdurch entstand jedoch ein derartiger Andrang von Getreide, dass die Bahn buchstäblich verstopft wurde und keine Dienste leisten konnte. Sie erlitt hierdurch einen doppelten Schaden, indem sie für Wagen fremder Bahnen, die keinen Dienst thaten, Entschädigungen und Conventionalstrafen zahlen musste, weshalb der bereits durch die Herabsetzung des Tarifs verringerte Gewinn noch wesentlich geschmälert wurde. Da die Tarifermässigung der Elisabethbahn für Frachten wegen der Concurrenz der Donau-Dampfschifffahrt keine wesentlichen Dienste leistet, so wäre es möglich vortheilhafter für dieselbe, die Frachttarife nicht zu ermässigen.

Die Einnahmen der Südbahn-Gesellschaft während des Monats October d. J. betrugen 2,424,835 fl. Vom 1. Januar bis Ende October betrugen die Einnahmen 22,000,000 fl. Im Vorjahre während derselben Zeit beliefen sich dieselben auf 20,600,000 fl. Demnach im Diesjahre ein Plus von 1,400,000 fl. Dieses Plus ist nicht etwa einem lebhaftern Handelsverkehr zuzuschreiben, im Gegentheil, der Handel liegt in jenen Gegenden, wo die Südbahn arbeitet, eben so darnieder, wie anderswo; dasselbe beruht hauptsächlich auf dem Umstande, dass die Südbahn im laufenden Jahre sich um eine bedeutende Anzahl (29) Meilen gegen das verflossene Jahr verlängert hat.

Die Einnahmen der Theissbahn betrugen während des Monates October 1862 274,326 fl. 19 kr. Vom 1. Januar bis Ende October beliefen sich die Gesammt-Einnahmen auf 2,454,222 fl. 13 kr. Im Jahre 1861 2,883,310 fl. 5 kr., daher im Diesjahre weniger um 429,087 fl. 92 kr. Die Theissbahn ist, so lange sie nicht durch Zwischenbahnen mit dem Schwarzen Meer in Zusammenhang tritt, vornehmlich auf die Ungarischen Rohproductentransporte angewiesen; da jedoch die Geschäfte in allen Branchen total darniederliegen, so ist die diesjährige Mindereinnahme der genannten Bahn erklärlich.

Die Einnahmen der Galizischen Carl-Ludwigbahn während des Monats October d. J. beliefen sich auf 317,356 fl. 64 kr. Seit 1. Januar bis Ende October betrugen die Einnahmen 3,140,749 fl. 01 kr. Im Vorjahre betrugen die Einnahmen zur halben Zeit 2,128,870 fl. 25 kr. Mithin im Diesjahre mehr um 1,011,888 fl. 76 kr.

II. Preussische Bahnen.

Nach dem „St.-Anz." haben die Preuss. Eisenbahnen im Oct. d. J. 4,667,348 Thlr. und bis Ende October 41,147,669 Thlr., um 72 Thlr. weniger und resp. 4,876,471 Thlr. mehr als v. J. eingenommen. Wir geben nachfolgend nach der citirten Quelle eine kurze Zusammenstellung mit Angabe der Differenzen und schliessen derselben noch einige weitere Notizen über die October-Einnahmen nach der N.-Z. an.

Staatsbahnen.	Im Oct. d. J.	Differenz gegen v. J.	Bis Ende Oct.	Differenz gegen v. J.
Frankf.-Danzig-Eydtkuhnen	403,000 —	41,432	3,544,044 +	503,685
Bromberg-Thorn	4,887	—	44,277	—
Niederschlesisch-Märkische	502,256 +	23,187	4,624,405 +	1,157,497
Berliner Verbindungsbahn	5,897 —	11	60,792 +	17,525
Westfälische	95,080 —	18,009	859,602 +	49,150
Saarbrücker u. Saarbr.-Trier	111,321	—	941,295	—
Privatbahnen.				
Mageburg-Leipziger	162,551 —	14,650	1,422,709 +	16,275
Magdeburg-Halberstädter	82,016 —	17,244	778,493 +	83,226
Magdeburg-Thale	6,387	—	33,031	—
Thüringische	208,250 —	16,380	2,068,400 +	200,000
Cöln-Minden	610,084 +	23,233	5,246,656 +	455,522
Cöln-Giessen	70,944	—	627,713	—

Pro Bahnmeile belief sich die Einnahme

Auf	Oct. 1862. Thlr.	Differenz gegen v. J. Thlr.	Proc.	Bis Ende Oct. 1862. Thlr.	Differenz gegen v. J. Thlr.	Proc.
den Privatbahnen	6115 +	66	1,1	53,806 +	5712	11,9
„ Staatsbahnen	5562 —	205	3,6	50,234 +	9548	23,5
allen Bahnen	5978 —	1	1,0	52,924 +	6660	14,4

Seit sehr langer Zeit resultirt zum ersten Male ein Minus für alle Bahnen und ein kaum nennenswerthes Plus für die Privatbahnen, es ist das nur die Folge der durch besondere Verhältnisse begünstigten grossen Einnahmeziffern des vorigen Jahres, welche für die Privatbahnen mit dem bedeutenden Mehrertrage von 881 Thlr. oder 16 1/2 Proc. abgeschlossen. Sehr grosse Getreide- und Kartoffel-Sendungen gingen voriges Jahr nach Westfalen und begünstigten die Einnahmen der Thüringischen, Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter und anderer Bahnen. Auch der Export nach Frankreich, welcher bekanntlich sehr grosse Dimensionen annahm, berührte, theils nach den Ostsee-Häfen, theils dem linken Rheinufer entlang gehend, Preussische und von den fremden Bahnen namentlich die Mainz-Ludwigshafener Diese Sendungen fehlen in diesem Jahre, ohne dass der regelmässige Verkehr überall vollen Ersatz zu bieten vermochte. Die in Berlin mündenden Bahnen erfreuten sich im vorigen Jahre in Folge der Einzugs-Feierlichkeit ausserordentlicher Einnahmen aus dem Personen-Verkehr, welche in diesem Jahre ebenfalls fehlen.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr der Berlin-Anhaltischen Bahn war im October vorigen Jahres in Folge der Einholung des Königs gegen das Vorjahr um23,120 Thlr., oder 31 Procent gestiegen, während sie im laufenden Jahre nur mit 4695 Thlr., oder circa 4 1/2 Procent Minus schloss. Der Güterverkehr brachte 9199 Thlr., circa 7 Procent, das Extraordinarium 1200 Thlr., circa 66 Proc. Plus. Die in diesen Zahlen constatirte Entwickelung des Verkehrs ist sehr befriedigend.

Von den Schlesischen Bahnen nimmt in der October-Einnahme die Oppeln-Tarnowitzer die erste Stelle ein, das Plus derselben von 24 Procent in diesem Jahre steht einer Mehreinnahme von 17 1/2 Procent im vorigen gegenüber, es resultirt mit 8 3/4 Procent aus dem Personen-, 24 1/2 Procent aus dem Güterverkehr und 40 Procent dem Extraordinarium. Bis Ende October beträgt die Mehreinnahme 32,487 Thlr., oder 31 1/3 Proc. Die Oberschlesische Hauptbahn erzielte im October 13 2/3 (gegen 19 3/4 Procent Plus im v. J.) und bis Ende October 886,413 Thlr., oder 39 Proc. Mehreinnahme; im October brachte der Personenverkehr 9, der Güterverkehr 15 und das Extraordinarium 10 1/3 Procent Plus; auf der Breslau-Posen-Glogauer Bahn, die im October 2 Procent Minus und bis Ende October (233,412 Thlr.) 29 Procent Plus erzielt hat, fielen im October 105 Procent Plus auf die Extraordinarien, während der Personenverkehr 3 und die Güter 8 Procent weniger brachten.

Günstig sind die Einnahmen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Wilhelmsbahn, beide verdanken das Plus derselben vorzugsweise der Entwickelung des innern Verkehrs, welcher auf der Breslau-Schweidnitz-Freiburger 32, der Wilhelmsbahn 22 Proc. mehr brachte, der directe und Durchgangsverkehr erzielte auf der letzteren 7 Procent Plus, der Durchgangsverkehr auf der Breslau Schweidnitz-Freiburger 6 Proc. (1000 Thlr.) Minus.

Bei der Wilhelmsbahn ist die Vertheilung einer Dividende für das laufende Jahr von der Tilgung der Schuld an die Oberschlesische Bergbau-Hülfscasse von 52,883 Thaler abhängig; der Beschluss der Generalversammlung, dass dieselbe aus den Beständen des Baufonds erfolge, bedarf der Zustimmung des Handels-Ministeriums und diese soll, wie es heisst, versagt sein.

Die October-Einnahme der Stargard-Posener Bahn hat die gehegten Befürchtungen einer bedeutenden Minder-Einnahme nicht erfüllt, die Einnahme selbst ist grösser, als im September und steht mit nur 11 3/4 Procent Minus, einem Plus von 54 Procent im October v. J. gegenüber, in diesem Jahre brachte der Personenverkehr 6, der Güterverkehr 14 3/4 Procent weniger, das Extraordinarium 34 Procent mehr, als v. J., bis Ende October beträgt die Mehreinnahme 262,551 oder 58 Procent; nach den Stettiner Einfuhrlisten sind die Zufuhren auf der Stettin-Stargarder Bahn, welche den Verkehr der Posen-Stargarder und Hinterpommerschen Bahn aufnimmt, im laufenden Monat bedeutend gestiegen, man darf also voraussetzen, dass die Minder-Einnahmen auf der Stargard-Posener Bahn nicht allein abgeschlossen sind, sondern auch gegenüber den niedrigen Einnahme-Ziffern in den ersten Monaten dieses Jahres wieder Mehrerträge bevorstehen.

Der Güterverkehr der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn hat im October 3468 Thlr. Plus erzielt, obwohl schon im October v. J. bedeutende Getreide- und Kartoffelsendungen über die Bahn gingen und das beförderte Quantum Fracht- und Eilgüter mit 478,417 Centner fast die höchste Ziffer unter allen Monaten des Jahres erreicht hatte. Die beförderte Personenzahl fiel von 105,917 auf 80,104, um 24 Procent, die Einnahme aus dem Personenverkehr von 86,237 auf 69,645 Thlr., um circa 19 Proc. Bei der Halberstädter steht eine Minder-Einnahme von nur 17 1/2 Procent, einer Mehr-Einnahme von fast 36 Procent im October v. J. gegenüber. Die Bergisch-Märkische Bahn hatte im vorigen Jahre circa 19 Procent, in diesem 3/4 Procent Plus erzielt, dieses Resultat ist verhältnissmässig befriedigend, dagegen war der

Octbr. für die Witten-Duisburger ungünstig, die im Betrieb gewesene Bahnlänge stieg gegen den September um 2,71 Meilen, die Einnahme nur von 35,130 auf 42,110 Thlr., sie fiel also von 5084 Thlr. auf 4500 Thlr. per Meile, während diejenige der Bergisch-Märkischen (Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund-Soest) von 9858 auf 10,657 stieg. Die Rheinische Bahn hat im October d. J. 8 Procent, ebenso viel mehr wie im vorigen Jahre erzielt, der Personenverkehr brachte 8 (gegen 4½ in 1861), der Güterverkehr 7 Procent mehr (gegen 11¾ Procent v. J.). Die Bahn participirte im vor. Jahre ebenfalls an den Getreidesendungen nach Frankreich.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Thorn-Königsberg. Die vom Minister des Handels angeordneten Vorarbeiten für die Thorn-Königsberger Bahn werden in diesen Tagen beginnen.

Rheinische Eisenbahn. Nach der „Düsseld. Ztg." wäre die Nachricht von einer erfolgten Concessionirung der Bahn von Cöln nach Trier ungegründet. Zunächst sei nur die Genehmigung der neuen Linie Düren-Euskirchen-Call anstatt der früher schon concessionirten Düren-Schleidener Bahn erfolgt, die Weiterführung dieser Linien bis Trier sei noch eine Frage der Zeit.

♁ **Oesterr. Eisenbahn-Projecte.** Trotzdem dass die bestehenden Bahnen in Ungarn sich nicht rentiren wollen, indem zur Erzielung einer Prosperität derselben alle erforderlichen Elemente fehlen, und zwar dichte Bevölkerung und practicable Nebenstrassen, so herrscht gegenwärtig dort eine wahre Eisenbahnmanie. Verschiedene Hauptlinien, eine grosse Anzahl Flügel- und Verbindungsbahnen werden von den betreffenden Unternehmern und den Comités der einzelnen interessirten Orte eifrig besprochen. In den Vordergrund treten gegenwärtig die Siebenbürgische Eisenbahn, resp. das Project der Grosswardein-Klausenburg-Kronstadter Linie und die sogenannte Alföldер Bahn. Dem Grafen Toldolagi, welcher sich im Besitze einer Vorconcession für die Linie Grosswardein-Klausenburg-Kronstadt befindet, sollte es, so sagte ein mystifizirendes Gerücht, gelungen sein, das zum Bau dieser Eisenbahnlinie erforderliche Capital sicher zu stellen. Der Deutsche Culturverein, ein Verein, von dessen Existenz man in Berlin gar nichts weiss, und ein Frankfurter Bankconsortium nebst noch mehreren anderen Bankierhäusern sollten sich bereit erklärt haben, 80 Millionen Gulden zum Bau dieser Eisenbahn aufzubringen etc. etc.

Wie das „Oesterr. Centralblatt" erfährt, sollen auch die bekannten Belgischen Bauunternehmer, Gebrüder Riche, welche vor Kurzem die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Verbindungsbahn zwischen der Theiss- und Kaiser Ferdinands Nordbahn in der Richtung von Kaschau nach Oderberg nachgesucht und erhalten haben, den Entschluss gefasst haben, sich um die Concession für eine Eisenbahn von Grosswardein über Klausenburg und Kronstadt nach der Wallachei zu bewerben. Andererseits wird mit Bestimmtheit mitgetheilt, dass neuerlich eine Anzahl Englischer Capitalisten den Bau der Eisenbahnlinie Arad-Hermanstadt-Rothenthurmpass beschlossen und wegen Uebernahme der Theissbahn mit der Oesterreichischen Creditanstalt Verhandlungen angeknüpft habe.

Die Alföldер Bahn ist bestimmt, Grosswardein mit der Donau über Gaba (Csaba), Szegedin und Theresiopel und andererseits mittelst der Mohács-Fünfkirchener Linie, die nach Kanisza fortgesetzt werden soll, mit der Ofen-Triester Linie, folglich mit dem Adriatischen Meere zu verbinden. In Theresiopol hat sich gleichzeitig ein Comité gebildet, um die concessionirte Verbindungsbahn zwischen der Theissbahn und Szegedin über Baja nach Fünfkirchen weiter zu führen. Für den 22. und 23. November d. J. ist nun auch in Pest ein allgemeiner Ungarischer Eisenbahn-Congress für die Deputirten der verschiedenen Localcomités ausgeschrieben, auf welchem die einzelnen Projecte nochmals berathen werden sollen.

Eisenbahn-Betrieb.

—y— **Norddeutscher Eisenbahn-Verband.** (Kohlen-Tarif). Mit dem 1. Novbr. a. c. sind unter Aufhebung der bisherigen Tarife für Kohlen- und Cokes-Transporte vom 15. April 1861 und 10. April a. c. neue Frachtsätze für dergleichen Sendungen in Kraft getreten. Aus den Tarifbestimmungen ist Folgendes herauszuheben:

„Die mittelst Extrazügen nach einer über die Bestimmungsstation des Extrazugs hinausgelegenen Station zu befördernden Sendungen dürfen zum Extrazugs-Fahrgelde nur bis zur Bestimmungsstation des Extrazugs expedirt werden. Ausgenommen hiervon sind die bis Magdeburg resp. Bremen in Extrazügen zu befördernden Sendungen nach den im Tarife genannten Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, resp. nach Geestemünde oder Bremerhafen, welche auf der Abgangsstation bis zur Bestimmungsstation, und zwar zum Extrazugs-Fahrgelde, direct expedirt werden.

Kz. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. (Unfall). Die im Uebrigen fast durchgängig zweigleisige Bahn überschreitet in der Nähe des Anhaltepunctes Werder die Havel mit einer eingleisigen Brücke. Es müssen also die Züge, da unmittelbar zu beiden Seiten der Brücke die Bahn wieder zweigleisig wird, stets zwei Weichen passiren und bei der Einen sogar gegen die Spitze fahren. Als nun am 22. November der Cöln-Berliner Schnellzug Abends gegen 9 Uhr die Brücke verliess, fuhren die Maschine mit dem Tender und der Packwagen auf das falsche Gleise, während die nachfolgenden Personenwagen dem richtigen Gleise folgten. Hierdurch wurden vier, vollständig besetzte, Personenwagen aus den Schienen gerissen. Der Erste dieser Wagen (III. Classe) stürzte ganz um und wurde sodann durch einen nachfolgenden Wagen in der Mitte vollständig auseinander gesprengt, wobei die eine Hälfte die Böschung des Dammes hinunterfiel. Ein anderer Personenwagen (I. und II. Classe) stürzte gleichfalls vollständig um und wurde auf die etwa 8' hohe Böschung herabgeschleudert, während die anderen beiden entgleisten Personenwagen auf ihren Rädern blieben. Wunderbarerweise waren die Folgen dieses beklagenswerthen Unfalles für die Reisenden und das Zugpersonal nicht so schrecklich, als der erste Anblick dieser umgestürzten Wagen erwarten liess. Ausser einigen leichten Contusionen mehrerer Reisenden hat ein Passagier einen Beinbruch und ein anderer einen heftigen Stoss gegen den Kopf erlitten, welche Verwundungen die Aufnahme Beider in das Krankenhaus Bethanien in Berlin, nach welcher Station die Reisenden mittelst eines von Potsdam aus entgegengeschickten Hülfszuges transportirt wurden, nothwendig machte. Von dem Zugpersonal ist Niemand beschädigt

Ueber die Ursache des zweispurigen Fahrens des Zuges ist die Untersuchung sofort eingeleitet, doch erscheint es schon jetzt unzweifelhaft, dass die qu. Weiche nach dem letzten Gebrauche nicht wieder normalmässig zurück- und festgestellt ist. In Folge dessen wurde der betreffende Weichensteller sofort vom Amte suspendirt.

Kz. Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnen. (Privat-Depeschen-Verkehr). Vom 1. Januar 1863 ab werden die Telegraphenstationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn auch Privatdepeschen auf Grund des in Preussen gültigen Reglements vom 1. Januar d. J. befördern. Es werden zu diesem Behufe die Stationen Berlin, Potsdam, Brandenburg, Genthin, Burg, Magdeburg, Langenweddingen, Hadmersleben, Oschersleben, Halberstadt, Wegeleben, Quedlinburg und Thale derartige Depeschen annehmen, resp. empfangen und ist der Tarif für die erste Zone (bis zu 10 Meilen) auf 8 Sgr. und für alle weiteren Entfernungen auf 16 Sgr. für die einfache Depesche (bis zu 20 Worten) festgesetzt. Auch nehmen die Eisenbahnstationen Privatdepeschen an, um sie vom Bahnhofe zu der etwa im Orte befindlichen Königl. Telegraphenstation Behufs Weiterbeförderung zu überführen, was namentlich für die Reisenden und in Berlin, wo eine telegraphische Verbindung sämmtlicher daselbst befindlichen Bahnhöfe unter sich, sowie mit der Kgl. Telegraphen-Central-Station vorhanden ist, auch für das übrige Publicum von grosser Wichtigkeit ist.

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. Decbr. d. J an kommt für, von Stettin über Posen nach Breslau und darüber hinaus gehende, Flachsendungen in Wagenladungen von mindestens 100 Ctrn. für die Strecke Stargard-Breslau ein ermässigter Frachtsatz von 2½ Pf. pro Centner und Meile in Anwendung. (S. off. Bkm. S. 923).

—r— **Bayerische Staatseisenbahnen.** (Zusammenstellung der Erträgnisse im IV. Quartal des ersten Jahres der VIII. Finanzperiode.) Der Rechnungsabschluss dieses Quartals liefert ein sehr erfreuliches Resultat. Es wurden befördert: 1,424,775 Personen mit 1,572,096 fl. Einnahme, 6,170,377 Ctr. Güter mit 2,005,818 fl. Einnahme; für Bagage, Thiere etc. wurden 175,355 fl. vereinnahmt, im Ganzen 3,753,269 fl. Gegen das entsprechende Quartal des Vorjahres wurden mehr befördert: 114,234 Personen mit 120,443 fl., 614,721 Ctr. Güter mit 183,326 fl., für Bagage etc. mehr 7599 fl., im Ganzen mehr um 311,368 fl. — Die Regiesendungen betrugen 901,802 Ctr. — Hierzu die ersten drei Quartale mit Beförderung von 2,885,156 Personen und 2,507,884 fl. Einnahme, 17,561,859 Ctr. Gütern und 5,885,287 fl. Einnahme, dann 281,664 fl. Einnahme für Bagage, so wurden in diesem ersten Jahre befördert: 4,309,931 Personen mit 4,079,980 fl. Einnahme, 23,737,236 Ctr. Güter mit 7,891,106 fl. Einnahme, nebst 457,019 fl. für Bagage; es wurden demnach im Ganzen vereinnahmt 12,428,105 fl. — gegen das Vorjahr mehr um 883,006 fl. — Die Regiesendungen betrugen dieses Jahr 3,178,757 Ctr. — Für die VIII. Finanzperiode sind die jährlichen Erträgnisse der Kgl. Bayer. Staatsbahnen auf 11,998,266 fl., und die Ausgaben auf 6,995,000 fl. angesetzt. Zu diesen letztern hat die Eisenbahn noch folgende Zahlungen zu leisten: Jährliche Zinsen 3,948,500 fl., Accrosirungs-Zinsen-Ersatz 112,000 fl.; Capitalsheimzahlungen: a) ⅔ Proc. der Eisenbahn-Anlehen 611,500 fl., b) Heimzahlung an dem Capitalguthaben der alten Schuld zu 7,650,700 fl., 326,000 fl.; Verwaltung und Regiekosten 15,258 fl., im Ganzen jährlich 5,003,256 fl.,

so hoch ist auch der jährliche Reinertrag veranschlagt. Diese Summe zu den andern 6,995,000 fl. Ausgaben hinzugefügt, so kommen die Ausgaben gleich den Einnahmen auf 11,998,256 fl., und es dürften für die nächsten 5 Jahre recht günstige Verhältnisse eintreten, so dass die Eisenbahn dieses leisten kann.

Wie wir oben gesehen, belief sich die Einnahme des ersten Jahres auf 12,428,165 fl., um 429,549 fl. mehr, als der Voranschlag ist. Hierzu kommen noch wie gewöhnlich die Hereinvergütungen fremder Eisenbahnen, die directen und indirecten Staatsauflagen, Entschädigung von Seite der Post, die Einnahmen verpachteter Grundstücke und Restaurationen etc., welche wir, ohne zu hoch zu greifen, auf 1,200,000 fl. veranschlagen dürfen; diese zu dem obigen Reinertrag hinzu, giebt einen Ueberschuss von 1,829,549 fl.

Bayerische Ostbahnen. Die Bayerischen Ostbahnen haben im ersten vollständigen Betriebsjahre nach Verzinsung des Actiencapitals noch einen Ueberschuss von 460,000 fl. aufzuweisen. Ferner sollen 60,000 fl. in den Reservefond gelegt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen werden. Das Resultat kann als ein sehr günstiges bezeichnet werden. (N. Fr. Z.)

Hessische Ludwigsbahn. Die October-Einnahme derselben ist günstig, da sie gegenüber einem Plus von 33 Procent in vorigem Jahre und ungeachtet des Ausfalls der vorjährigen Getreide-Transporte nur 2828 Gulden, $1^1/_2$ Procent Minus ergeben hat.

Main-Neckarbahn. Nach dem Schw. M. hat die Badische Regierung mit Hessen-Darmstadt und Frankfurt Unterhandlungen angeknüpft, um den bisher gemeinschaftlich geführten Betrieb der Main-Neckarbahn, der mannigfache Inconvenienzen mit sich führt, in der Art zu lösen, dass jede der drei verbündeten Regierungen die ihr gehörige Bahnstrecke auf ihrem Territorium selbstständig verwalte.

Oesterr. Staats- und Nordbahn. Nach Wiener Blättern hat die Staatsbahn der Nordbahn Bedingungen gestellt, unter denen sie von dem bekannten Concurrenz-Unternehmen gegenüber der Nordbahn abstehen will.

† **Kaiserin Elisabethbahn.** Zur Erleichterung des Verkehrs ist gegenwärtig auf der K. Elisabethbahn die Einleitung getroffen, dass die Aus- und Durchfuhrwaaren, welche mit dem jeden Abend um 9 Uhr 30 Minuten von Wien abgehenden Eilzuge über Passau, Mainz und Forbach nach Paris befördert werden, schon im Wiener Westbahnhofe nach den Bestimmungen der §§. 30—33, dann 36 der Eisenbahn-Vorschrift vom 18. September 1857 Z. 34, 145—674, im Namen des Wiener Hauptzollamtes von eigens dahin abgesendeten Zollbeamten der zollamtlichen Amtshandlung unterzogen, dann dass die mittelst dieser Bahn von Wien über Bayern nach Kufstein oder Innsbruck zu befördernden Streckenzugsgüter auf Grund der Frachtbriefe und Ladelisten unter Raumverschluss gelegt und mittelst Ansagescheins unmittelbar an die betreffenden Zollämter Kufstein oder rücksichtlich Innsbruck angewiesen werden. In umgekehrter Richtung nämlich bei Versendung von Streckenzugsgütern von Innsbruck oder Kufstein über Bayern nach Wien wird die zollamtliche Abfertigung für den Wiedereintritt noch ferner von dem Hauptzollamte in Salzburg gepflogen. Ferner wurde bewilligt, dass die Ausfuhrgüter, welche mittelst der Westbahn ins Ausland befördert werden und über Passau oder Salzburg austreten und deren Ausfuhr zollamtlich nicht erwiesen zu werden braucht, schon im Westbahnhofe unter Raumverschluss gelegt und mittelst Ansagescheines zum Austritte angewiesen werden. Auch findet die Verbuchung und Abstempelung der Erklärungen über zollfreie Essitogüter am Westbahnhofe statt.

Ausland.

Die Eisenbahn von Wilna nach Warschau (die directe Linie von Warschau über Bialistock nach Petersburg) ist nach der „Nat.-Z." am 18. November definitiv dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Eisenbahnen in Indien. Im Anschluss an die Mittheilungen in No. 23 S. 293 vor. Jahrg., sowie in No. 69 S. 686 und No. 74 S. 738 dies. Jahrg. theilen wir Folgendes mit: Während des letzten Jahres haben die Indischen Eisenbahnen in der Entwickelung ihres Netzes bedeutende Fortschritte gemacht. Es sind eröffnet: von der East Indian Railway, welche 1364 Meilen lang ist, im Januar d. J. 563 Meilen; von der Great Indian Peninsula, 1266 Meilen lang, 437 Meilen; von der 850 Meil. langen Madras-Bahn (s. No. 65 S. 650) $298^3/_4$ Meil.; von der 310 Meil. langen Bombay-Baroda-Bahn $132^1/_2$ Meil.; die 114 Meilen lange Scinde-Bahn vollständig; von der $78^1/_2$ Meil. langen Great Southern 48 Meilen, und von der 29 Meilen langen Calcutta-South Eastern 16 Meilen. Im Bau begriffen sind die erste Punjab, 252 Meilen, die zweite Punjab, 280 Meilen, und die Eastern Bengal, 110 Meilen lang*. Um einen ungefähren Begriff von der Grösse der Arbeiten zu geben, welche für Indische Bahnen in England ausgeführt sind, diene das Factum, dass bis December 1861 2,459,928 Tons Materialien für Eisenbahn-Gesellschaften von England aus nach Indien versandt wurden. Es waren dazu 3012 Schiffe erforderlich, von denen 39 verloren gingen. Der Werth jener versandten Materialien beläuft sich auf ungefähr 12,000,000 £. und die hierfür gezahlte Versicherungssumme auf 318,756 £., also über 2 Proc. Die beim Transport verlorene Summe stieg bis auf 250,000 £. oder weniger als $2^1/_4$ Proc. von dem Werthe der versandten Gegenstände. Am 1. Januar 1861 betrug die Zahl der Actionäre der Indischen Bahnen 17,118, das eingezahlte Capital 22,920,000 £. Während des verflossenen Jahres stieg die Zahl der Actionäre auf 19,469 und das Actiencapital auf 31,308,909 £., wozu noch 11,756,249 £. Schulden an 6621 Personen kommen. Es ist bemerkenswerth, dass von den auf allen bis October 1861 eröffneten Strecken beschäftigten 34,329 Personen 32,148 Eingeborene sind.

* Nach No. 92 S. 889 sind bereits 45 Engl. Meilen dem Verkehr übergeben. Die Red.

Technisches.

Anwendung der Dampfkraft zum Transport auf Canälen. Man kann hierzu weder Räder- noch Schrauben-Dampfer verwenden, da diese die Seitenwände des Canals beschädigen würden und eine zu grosse Breite der Schleuse nöthig machten. Auf der Seine hat man jetzt Versuche mit einer neuen sinnreichen Vorrichtung gemacht, die auf den bedeutenderen Canälen Frankreichs eingeführt werden soll. Zwischen Paris und Rouen liegt auf dem Boden der Seine, inmitten der Fahrtrinne, eine starke Kette. Die Dampfschlepper von 150 bis 200 Pferdekraft mit Hochdruckmaschinen, analog den Locomotiven, tragen auf Deck eine grosse Seiltrommel, um welche die Kette mehrmals herumgeht, während sie vorn und hinten durch verstellbare Leitrollen geführt wird. Durch die Drehung der Seiltrommel wickelt sich die Kette von vorn auf, während das abgewickelte Ende nach hinten ins Wasser zurückfällt. Dadurch wird eine ziemlich rasche und energische Fortbewegung bewirkt. An der andern Seite der Dampfschlepper sind mittelst Seile 8—10 Barken angehängt, die jede circa 5000 Centner tragen können. Abwärts wird per Stunde eine Strecke von 6, aufwärts von 4 Engl. Meilen zurückgelegt. Die Zugkosten sind bedeutend geringer, als bei der früher üblichen Verwendung von Pferden. H. S.

Einführung der Mineralölbeleuchtung. Die General-Direction der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft hat die Einführung der Mineralölbeleuchtung beschlossen. Mit der Durchführung dieser Anordnung wurden drei Beleuchtungscommissäre betraut, von denen einer für die Nördliche Linie, der zweite für die Wien-Neu-Szönyer Linie und die Strecke Marchegg-Pest und der dritte für die Strecke Pest-Bazias bestimmt ist. Ihre Gestion bezieht sich auf die Ermittlung der nöthigen Laternen-Anzahl, deren Aufstellungspuncte, dann auf den Austausch der bisherigen Brennöl- gegen Mineralöl-Lampen und Laternen; ferner auf die Errichtung von passenden Lampistenlocalen, wobei als Grundsatz ausgesprochen wurde, dass dieselben da gewählt werden, wo eine Entzündung des Mineralöles keine üblen Folgen für den Bestand der Gebäude oder für das Eigenthum der Gesellschaft nach sich ziehen kann. Schliesslich haben die Commissäre sämmtliche Beamte und Bedienstete in der Behandlung der Mineralöl-Lampen zu unterweisen und für die Auswahl von geeigneten Lampisten und deren Abrichtung Sorge zu tragen. Die Lösung dieser Fragen hat gemeinschaftlich mit den Verkehrs- und Stationschefs zu geschehen. In grösseren Stationen werden wie bisher, eigene Lampisten bestehen, welche einen eigenen Körper bilden und sich lediglich mit der guten Abwartung und Behandlung der Laternen zu befassen haben. In grossen Stationen wie Prag und Pest stehen sie unter unmittelbarer Leitung eines Ober-Lampisten, welcher die Arbeiten der Unter-Lampisten zu überwachen hat. In kleinen Stationen hat den Lampendienst das Stationsarbeiterpersonal zu versehen. Die Controle hat in allen Stationen der Stationschef zu üben. Auch wurde angeordnet, dass die Dienstabtheilungs-, dann die Stationschefs, die Heizhausleiter, so wie alle jene Beamten, welche einen Ueberwachungsdienst ausüben, sich den Unterricht in der Behandlung der Laternen angelegen sein lassen, damit sie in vorkommenden Fällen selbstthätig und unterweisend einschreiten können. (Oesterr. C.-Bl.)

Schifffahrt.

† Neue Route von England nach Ostindien. Kürzlich sind in England von der Firma Palmer Brothers in Jarrow zwei grosse Dampfschiffe für die Gesellschaft „Societa Italiana di Navigazione Adriatica" erbaut, welche Gesellschaft übrigens ausser den Herrn Palmer selbst nur aus 2 Mitgliedern besteht. Diese Schiffe, welche 251 Fuss lang und $27^3/_4$ Fuss breit sind, haben $19^3/_4$ Fuss Tiefgang, 270 Pferdekraft und 898 Tons Tragfähigkeit. Sie sind dazu bestimmt, vorläufig zwischen Ancona und Alexandria, und später, wenn die Eisenbahn von Ancona nach Brindisi vollendet ist, zwischen Brindisi und Alexandria zu fahren, zur Erreichung einer möglichst kurzen Ueberfahrts-Route zwischen England und Ostindien. Der Erfolg dieses Unternehmens wird namentlich von der Vollendung des grossen Tunnels durch den Mont Cenis abhängen, welche Vollendung indessen vor dem Jahr 1868 wohl nicht zu erwarten steht. Einstweilen sind daher Anstalten getroffen, um die Reisenden nebst Gepäck in besonders zu dem Zweck erbauten Wagen möglichst schnell, nämlich in Zeit von 7 bis 8 Stunden, über den Mont Cenis zu schaffen. Von Susa, der am Fuss dieser Bergkette gelegenen Endstation der Italienischen Alpenbahn, besteht bekanntlich eine directe Eisenbahnverbindung über Turin, Parma, Modena und Bologna mit Ancona. Die Dampfschifffahrt von Ancona bis Alexandria, mit Berührung von Corfu, wird nach Ansicht der Unternehmer $4^1/_2$ Tage, von Brindisi aus sogar nur $2^1/_2$ Tage in Anspruch nehmen, und es würden im ersteren Fall 36 Stunden, im zweiten sogar 60 Stunden im Vergleich zu der

gewöhnlichen Englisch-Ostindischen Ueberland-Route über Marseille gewonnen werden. Die Italienische Regierung hat das neue Unternehmen in jeder Weise begünstigt, eine bedeutende Beihülfe in Geld dazu bewilligt, und sie lässt mit Rücksicht darauf die Häfen von Ancona und Brindisi ausbessern, vertiefen und erweitern. Die Englische Regierung wird, sobald die neue Linie eröffnet ist, eine Indische Post zur Probe darauf befördern lassen.

(Nach dem Engineer vom 10. October d. J.).

—r— **Dampfboot Ludwig.** München, im November. Nachrichten aus Lindau melden die Einstellung der Versuche zur Hebung des gesunkenen Dampfbootes „Ludwig" am 7. November. Wir glauben, so lange nicht Apparate von ganz anderem Material und andere Kräfte in Anwendung gebracht werden, erneute Hebungsversuche bei günstigerer Jahreszeit als fruchtlos sich erweisen werden.

ϸ **Stärke der Kriegsflotten gegenüber den Handelsflotten.** In dem Werke von Moritz Block „Machtstellung der Europäischen Staaten" findet sich folgende interessante Zusammenstellung: Durchschnittlich sind 1000 Tonnen der Handels-Marine in Portugal durch $3_{,17}$ Kanonen, in Dänemark durch $2_{,70}$, in den Niederlanden durch $2_{,15}$, in Oesterreich durch $2_{,10}$, in Frankreich durch $2_{,0}$, in England durch $1_{,40}$, in Spanien durch $1_{,25}$, in Preussen durch $0_{,99}$, in Griechenland durch $0_{,58}$ beschützt. Man sieht hieraus deutlich, wie gering Preussens Kriegsflotte gegenüber seiner Handelsmarine noch gegenwärtig ist. —

Volkswirthschaftliches.

ϸ **Die Russischen Eisenbahnen und der Holzhandel.** Eins der Haupt-Export-Artikel Russlands und Polens ist bekanntlich das Holz, das zunächst nach den Preussischen Seestädten, Memel, Königsberg, Danzig etc der Hauptsache, nach gerichtet wird, woselbst der Weiterverkauf und der Weiterversand stattfindet. Jedoch nicht nur der Niemen, die Weichsel etc. vermittelten bisher den Transport, auch auf der Eisenbahn Kowno-Eydtkuhnen wurden im Laufe des vor. sowie des laufenden Jahres ziemlich grosse Holztransporte befördert, desgleichen werden an vielen Grenzorten Preussens und Polens Holzverkäufe geschlossen etc. In Eydtkuhnen, der Grenzstation, vermittelten die dort ansässigen Spediteure den Weitertransport, doch ist der Holzhandel durch die ungleiche Schienenweite der Russischen und Preuss. Bahnen sehr erschwert, da eine Umladung der Hölzer nothwendig wird, die natürlich Zeit und Geld kostet. Gegenwärtig macht die Russische Regierung grosse Anstrengungen, wenigstens den Holzhandel der östlichen Städte Ostpreussens zu beschränken, indem man ihn nach Libau zu dirigiren sucht, woselbst eine bedeutende Erweiterung des Hafens vor sich geht, während man ferner daran denkt, Kowno und Libau durch eine Eisenbahn zu verbinden, um die Russischen Producte nach einer Russischen Seestadt zu befördern und von der Preussischen Seestadt Memel unabhängig zu sein. — Ein zweites Moment, das dem Preussischen Holzhandel nothwendig einen Stoss geben muss, liegt in der Aufhebung der Leibeigenschaft in Russland. Nach übereinstimmenden Aeusserungen Russischer Kaufleute hat dieselbe ihren höchst nachtheiligen Einfluss auf diesen für die Provinz Ostpreussen so wichtigen Exporthandel. Nicht allein die Fällung der Hölzer, sondern auch die Hinausschaffung derselben aus den Wäldern nach den kleineren und grösseren Flüssen wurde früher gegen eine billige Entschädigung durch Leibeigene ausgeführt, während die Preise für solche Arbeiten sich gegenwärtig verdoppelt haben. Hierzu kommt, dass die Privatwaldungen, welche an den flössbaren Gewässern grenzen, im Laufe der Zeit gänzlich ausgeholzt sind, so dass der weitere Transport der Waaren aus entfernter liegenden Forsten gleichfalls eine Steigerung der Holzpreise nothwendig herbeiführen muss. Welche Aussichten sich dem Preussischen Handel mit Russischem Holz für die Zukunft darbieten, kann man aus der Thatsache entnehmen, dass einige der reichsten jüdischen Kaufleute in Volhynien (dort wird das meiste Holz gefällt) mit den Besitzern der von ihnen zur Abholzung gekauften Wäldern die ausdrückliche Abmachung getroffen haben, das Holz noch einige Jahre stehen lassen zu dürfen, weil sie dann noch viel bessere Preise zu erzielen hoffen.

ϸ **Türkisches Postwesen.** Auch in der Türkei besteht das Postregal, es gewährte daselbst nach dem Türkischen Budget pro 1859—60 eine Einnahme von 6,267,736 Piaster oder 50,000 Pfd. Sterl., während die Ausgaben nach den Ausweisungen des Etats des Finanzministeriums unter der Position „Unterhaltung von Relais und Postverwaltungskosten" 9,220,695 Piaster oder circa 73,000 Pfd. Sterl. betrugen. Ferner wurden aus dem Drucke und Verkaufe der Regierungs-Zeitungen, Gesetz- und Verordnungsblätter, sowie anderweitiger amtlicher Kundgebungen im Jahre 1859—60 916,286 Piaster oder 7000 Pfd. Sterl. erlöst. — Da dem Anscheine nach die Relais von der Regierung nicht bloss im Postdienste, sondern auch zu sonstigen administrativen Zwecken benutzt werden, so lässt sich annehmen, dass trotz des bedeutenden Deficits immerhin der Staatscasse ein geringer Gewinn aus diesem Zweige der öffentlichen Verwaltung erwächst. Im Uebrigen ist das Postwesen in der Türkei wenig ausgebildet, die Communication mit dem Auslande und zwischen den Häfen der Türkei wird grösstentheils durch ausländische Dampfschiffe bewerkstelligt und im Innern des Landes sind von einem geregelten Beförderungsdienste (nur die Donaufürstenthümer machen eine Ausnahme) für Personen, Briefe etc. kaum die ersten Anfänge vorhanden. Auf den wichtigsten Routen sind reitende Boten angestellt, welchen die Beförderung der Briefpostsendungen obliegt und zugleich dazu dienen, die Reisenden und Caravanen zu beschützen. —

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Thüringische Eisenbahn.

Die Herren Actionaire der Thüringischen Eisenbahn werden hierdurch unter Hinweisung auf die §§ 29 und 30 des Statutes eingeladen, sich zu der

am Montag, den 15. December d. J. um 10 Uhr Morgens im Saale des Gasthofes zum „Rheinischen Hof" früher „Schlehendorn" zu Erfurt beginnenden **ausserordentlichen General-Versammlung** einzufinden.

Als Gegenstände der Berathung und Beschlussnahme in derselben bezeichnen wir

1) eine gemeinschaftliche Vorlage der beiden Gesellschafts-Vorstände über die von der General-Versammlung am 3. Juli v. J. gefassten Beschlüsse, mit dem Antrage, dass letztere einer abermaligen Beschlussfassung der General-Versammlung unterstellt werden. Die gemeinschaftliche Vorlage wird von den Herren Actionairen 4 Tage vor der Generalversammlung in einem besonderen Abdrucke bei sämmtlichen Billet-Expeditionen unserer Bahn entgegengenommen werden können;
2) einen Antrag des Herrn Rechtsanwalts H. Fries in Weimar und Genossen vom Juli 1861, betreffend die Aufhebung der in der vorjährigen Generalversammlung gefassten Beschlüsse;
3) einen Antrag des Herrn Pfarrers O. Wendel zu Sachsenhausen bei Weimar vom 6. October cr., dass den Herren Actionairen schon am Tage vor der Generalversammlung bis zum Orte derselben auf unserer Bahn freie Fahrt zu gewähren sei.

Der Generalversammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Actionaire auszuüben, sind diejenigen Besitzer von fünf oder mehr Actien berechtigt, welche die von ihnen besessenen Actien (ohne Dividendenscheine)

1) entweder vier Tage vor der General-Versammlung also bis einschliesslich zum 11. December c. bei unserer Hauptcasse in Erfurt gegen einen von derselben auszustellenden Schein hinterlegt, oder
2) bis zu demselben Tage bei einer unserer Billetexpeditionen vorgezeigt haben, um sie couvertiren, versiegeln und mit dem Tagesstempel versehen zu lassen, oder endlich
3) falls sie dieselben unverschlossen im Besitz behalten wollen, sie einer unserer Billetexpeditionen **acht** Tage vor der General-Versammlung, also bis spätestens den 7. December cr. vorgezeigt und dagegen eine mit dem Tagesstempel versehene Anmeldebescheinigung erhalten haben.

Zur Erlangung der Stimmzettel beim Eintritt in die General-Versammlung werden hiernach im Legitimations-Büreau als geeignet nur angesehen werden im ersten der obigen Fälle die Depositenscheine der Hauptcasse, im zweiten die verschlossenen und abgestempelten Couverts, sofern deren Verschluss unverletzt ist, und im dritten die offenen Actien nebst der ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigung.

Gleiche Geltung wie die Actien selbst sollen alle von öffentlichen Instituten oder Behörden über die Hinterlegung Thüringi-

scher Eisenbahn-Stamm-Actien ausgestellten Depositenscheine haben, welche wie die Actien selbst bis zu den oben angegebenen Tagen und bei den obenbezeichneten Stellen zu deponiren, resp. anzumelden und vorzuzeigen sind.

Die bei der Hauptcasse niedergelegten Actien sind am Tage nach der General-Versammlung gegen Rückgabe der Depositenscheine abzuholen.

Die zum Erscheinen in der General-Versammlung berechtigten Actionaire können sich auch durch einen aus der Zahl der übrigen Actionaire gewählten Bevollmächtigten vertreten lassen. Jedoch muss Letzterer sich im Legitimations-Büreau durch eine schriftliche Vollmacht legitimiren (§ 28 des Statutes).

Das Abgeben von Stimmzetteln für einen andern Actionair auf Grund eines blos mündlichen Auftrages vor oder während der General-Versammlung ist nicht gestattet.

Den Theilnehmern der General-Versammlung wird freie Fahrt auf der Thüringischen Bahn nach dem Versammlungs-Ort und zurück unter Ausschliessung der Schnellzüge am Tage der General-Versammlung gewährt:

1) gegen Vorzeigung der von unserer Hauptcasse ausgefertigten Depositenscheine, welche von der Billetexpedition der Abgangsstation am Tage der Fahrt zur General-Versammlung abgestempelt sein müssen, oder
2) gegen Vorzeigung der von den Billetexpeditionen in abgestempelten Couverts verschlossenen Actien, oder
3) gegen Vorzeigung der offenen Actien nebst den von den Billetexpeditionen ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigungen.

Frauen und Minderjährige haben keinen Anspruch auf freie Fahrt (§ 28 des Statutes).

Sollten für den Besuch der General-Versammlung Extrazüge eingelegt werden, so wird dies durch besondere Anschläge auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Erfurt, den 18. November 1862.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

I. Ludwigsbahn.

Die Herren Actionaire der Pfälzischen Ludwigsbahn werden in Gemässheit des § 40 der Gesellschafts-Satzungen zu der

Montag, den 22. December 1862, Morgens 10 Uhr,

zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

General-Versammlung:

hiermit eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Verbescheidung der Rechnungen vom 1. October 1861 bis 30. September 1862;
3) Festsetzung der Dividende;
4) Die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn:
   a) von Speyer nach Germersheim;
   b) von Homburg nach St. Ingbert;
   c) vom Bahnhofe Ludwigshafen an den Rhein in Verbindung mit einer, — in Gemeinschaft mit der Grossherzogl. Badischen Staatsbahn herzustellenden — Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim;
5) Concession zur Bildung einer besonderen Actien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neustadt nach Dürkheim, beziehungsweise Uebereinkunft zwischen der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn und dem provisorischen Comité der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn über den Bau und Betrieb der letztgenannten Eisenbahn;
6) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Diejenigen Herren Actionaire, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 15. December l. Js. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien, oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen **nicht** zur freien Fahrt.

Nach dem 15. December können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

II. Maximiliansbahn.

(Neustadt-Weissenburg).

Die Herren Actionaire der Pfälzischen Maximiliansbahn werden in Gemässheit des § 40 der Gesellschafts-Satzungen zu der

Dienstag, den 23. December 1862, Morgens 10 Uhr,

zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

General-Versammlung

hiermit eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Geschäfts-Bericht der Direction;
2) Verbescheidung der Rechnungen vom 1. October 1861 bis 30. September 1862;
3) Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhofe Winden bis an den Rhein bei Max-Au in Verbindung mit einer Ueberfahrtsanstalt für Eisenbahnwagen behufs Anschlusses an die Carlsruhe-Rhein-Bahn;
4) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Diejenigen Herren Actionaire, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 15. December l. Js. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien, oder durch ein nach Nummern geordnetes amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen **nicht** zur freien Fahrt.

Nach dem 15. December können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Ludwigshafen, den 18. December 1862.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälz. Eisenbahnen.

Mahla.

Oberschlesische Eisenbahn.

Vom 1. December d. J. ab kommt für **Flachs**sendungen in Wagenladungen von mindestens 100 Centnern, welche von Stettin über Posen nach Breslau und darüber hinaus befördert werden, für die Strecke Stargard-Breslau ein ermässigter Frachtsatz von $2^1/_2$ Pf. pro Centner und Meile zur Anwendung.

Breslau, den 22. November 1862.

Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

600 Ctr. Garnabfall zum Putzen der Betriebsmittel,
2800 „ raffinirtes Rüböl (Brennöl) excl. Fass,
1000 „ Schmieröl zu Locomotiven, „ „
1000 „ Schmieröl zu Wagen, excl. Fass,

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 9. December d. J., Vormittags 10 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Uebernahme der Lieferung von Garnabfall resp. Schmieröl oder Rüböl“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften dieser Bedingungen, gegen Erstattung der Copialien, in Empfang genommen werden.

Berlin, den 23. November 1862.

Königl. Direction.

Hessische Ludwigs-Bahn.

Die Anfertigung von

Fünfzig grossen offenen Güterwagen mit eisernem Untergestell und zwanzig Bremsen

soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen sind auf dem Büreau des Unterzeichneten einzusehen, oder können auf Verlangen in Ueberdruck bezogen werden.

Mainz, den 18. November 1862.

G. Thomas

Obermaschinenmeister der Hessischen Ludwigs-Bahn.

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von

456 Stück Radreifen (tyres) von Gussstahl,

636 Stück dergleichen von Puddelstahl und

1565 Stück schmiedeeisernen Siederohren für Locotivkessel

erforderlich geworden.

Zur Verdingung dieser Lieferungen ist ein Submissions-Termin auf

Donnerstag, den 18. December cr., Vormittags 11 Uhr,

in dem Büreau des Unterzeichneten auf dem Bahnhofe Bromberg angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung der für die Königl. Ostbahn pro 1863 erforderlichen Radreifen resp. Siederohren"

versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den unterzeichneten Ober-Maschinenmeister zu übersenden. Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsorte „Bromberg" noch ausdrücklich zu bemerken „Bahnhof".

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termine in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Gesuche unentgeltlich zugesandt.

Bromberg, den 20. November 1862.

Der Königl. Ober-Maschinen-Meister.

Rohrbeck.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Thüringische Eisenbahn. Am 1. November 1862.

A. Fehlende:

2048. 1 Fass Wein (87 Pfd.) von Weimar, f. in Leipzig s. 20. Juni 1862.
C D 8056. 1 Sack Leim (56 Pfd.) von Gotha, fehlt in Leipzig seit 20. Juli 1862.
M. Rosenbaum. 1 Pack Säcke von Eisenach, fehlt in Leipzig, resp. Breslau seit 24. Juli 1862.
Schäffer. 1 Pack leere Säcke von Barmen, fehlt in Leipzig seit 11. October 1862.
W L 8. 1 Ballen Bücher (118 Pfd.) von Bruchsal, fehlt in Leipzig seit 19. October 1862.
Walz. 1 Pack leere Säcke (50 Pfd.) von Erfurt, fehlt in Leipzig seit 15. October 1862.
C J 10. 1 Ambos (188 Pfd.) von Hagen, f. in Leipzig seit 30. Oct. 1862.
A B 1269. 1 Fass Bier (81 Pfd.) von Coburg, fehlt in Leipzig seit 31. October 1862.
J. G. Otto. Chemnitz. 1 Kiste Weintrauben (22 Pfd.) von Naumburg, fehlt in Leipzig seit 21. October 1862.
K H. 1 Pack Säcke (39 Pfd.) von Eisfeld, f. in Halle seit 28. Juni 1862.
F S 4049. 1 Fass (leer) (12 Pfd.) von Weimar, f. in Halle s. 10. Aug. 1862.
△ 4633. 1 Fass (leer) (13 Pfd.) von Apolda, f. in Halle s. 29. Aug. 1862.
G S 552. 1 Korb grobe Eisenwaaren (175 Pfd.) von Hagen, fehlt in Merseburg seit 27. August 1862.
F W Börner in Crossen. 1 Pack leere Säcke (76 Pfd.) von Witten, fehlt in Weissenfels seit 11. August 1862.
1 Pack Ofentheile von Naumburg, f. in Weissenfels seit 24. Sept. 1862.
G. 3 Colli Ofentheile von Giessen, fehlen in Gera seit 10. April 1862.
G B 45. 1 leere Kiste von Berlin, fehlt in Gera seit 5. August 1862.
H N & C. 6982. 1 Ballon Theeröl von Harburg, f. in Gera s. 7. Aug. 1862.
C K 17. 1 Pack Säcke (68½ Pfd.) von Dortmund, fehlt in Naumburg seit 24. Mai 1862.
T 3. 1 Pack Säcke (56 Pfd.) von Hamm, fehlt in Naumburg seit 17. Mai 1862.
CHG 4796. 1 Ballen Papier (18 Pfd.) von Merseburg, fehlt in Naumburg seit 1. October 1862.
H C 579. 1 Kiste Kurzwaaren (26 Pfd.) von Fürth, fehlt in Naumburg seit 6. August 1862.
W R 756/7. 2 leere Fässer (155 Pfd.) von Themar, fehlen in Naumburg seit 6. August 1862.
1 Stück altes Eisen (4 Pfd.) von Leipzig, f. in Apolda seit 27. April 1862.
S. 1 Ofentheil (20 Pfd.) von Giessen, fehlt in Apolda seit 1. Mai 1862.
3 Stück Bügelstähle (6 Pfd.) von Leipzig, f. in Apolda seit 31. Mai 1862.
J & A 7820. 1 Pack Düten von Eisenach, fehlt in Apolda seit 29. Juni 1862.
B 3/4. 3 Ofentheile von Giessen, fehlen in Apolda seit 7. Juli 1862.
R & B 4019. 1 Kiste Cigarren (38 Pfd.) von Halle, fehlt in Apolda seit 7. September 1862.
F W. 1 Kiste Blech (140 Pfd.) von Frankfurt, resp. Eisenach, fehlt in Apolda seit 27. October 1862.
C K 118. 1 Fass Bier (84 Pfd.) von Coburg, fehlt in Weimar seit 20. October 1862.
O S 9793. 1 Kiste Lichte (110½ Pfd.) von Dortmund, fehlt in Weimar seit 17. October 1862.
Planer. 1 leeres Fass (26 Pfd.) von Teuchern, fehlt in Erfurt seit 17. September 1862.
C G. 1 Fass Seife (18 Pfd.) } von Magdeburg, fehlen in Erfurt
1 Fass Materialien (42¾ Pfd.) } seit 16. September 1861.
△ 9010. 1 Ballen Kork (27 Pfd.) von Heidelberg, fehlt in Erfurt seit 30. September 1862.
△ 1. 1 Fass (leer) (77 Pfd.) von Leipzig, fehlt in Erfurt s. 10. Oct. 1862.
D S 41. 1 Tonne Heringe von Halle, fehlt in Erfurt seit 11. Oct. 1862.
△ 3040. 1 Ballen wollene Waaren (41 Pfd.) mit 90 Thlr. versichert, von Luckenwalde, fehlt in Erfurt seit 10. October 1862.
1 Stab Eisen (25 Pfd.) von Guntershausen, fehlt in Gotha s. 8. Juli 1862.
1 frische Haut von Hamburg, fehlt in Gotha seit 6. August 1862.
M. 1 Kohlenkasten (48 Pfd.) von Paderborn, fehlt in Gotha seit 29. September 1862.
G W 1478. 1 Kiste kurze Waaren (39 Pfd.) von Erfurt, fehlt in Eisenach seit 7. September 1862
H 2455/2457. 2 Ballon Kienöl (261 Pfd.) von Görlitz, fehlen in Eisenach seit 12. September 1862.
A P 2100. 1 Ballen baumwoll. Waaren (29 Pfd.) von Gladbach, fehlt in Eisenach seit 20. October 1862.
G S 225. 1 Korb Bücher (390 Pfd.) von Cöln, fehlt in Eisenach seit 31. October 1862.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Pfälzische Eisenbahnen. I. Ludwigsbahn.

Einnahme für	Personen	Güter	Kohlen	Summa	Differenz 1862:
October 1862:	49,616 fl.	61,037 fl.	91,233 fl.	201,886 fl.	
„ 1861:	48,485 „	61,576 „	90,220 „	200,281 fl.	+ 1,605 fl.

II. Maximiliansbahn.

October 1862:	11,295 fl.	12,796 fl.	11,862 fl.	35,953 fl.	
„ 1861:	12,789 „	20,505 „	11,825 „	45,119 fl.	+ 9,166 fl.

I. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Einnahmen	für Personen	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. Octobr.
Octobr. 1862*	Thlr. 23,700	29,268	3,357	56,325	497,562 Thlr.
„ 1861**	„ 25,241	31,167	2,756	58,984	511,022 „
Mithin 1862:	Thlr. — 1,541	— 1,899	+ 781	— 2,659	— 13,460 „

II. Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.

Octobr. 1862*	Thlr.	8,903	28,227	1,373	38,503	306,470 „
„ 1861**	„	9,460	27,345	1,496	38,301	290,179 „
Mithin 1862:	Thlr	— 557	+ 882	— 123	+ 202	+ 16,291 „

* Provisorisch. ** Definitiv.

Thüringische Eisenbahn.

October 1862:	für Pers.	für Güter.	Summa.	Oct. 1861:	Differenz 1862:
	Thlr. 80,200	134,300	214,500	224,630	— 10,130 Thlr.

Bis ult. Oct. 1862: 2,060,500. 1861: 1,868,400 Thlr. Daher + 192,100 Thlr.

Werra-Eisenbahn. October 1862:

Einnahme	f. Personen	Güter	Summa	Bis ult. Octbr.
1862:	26,344 fl. 1 kr.	60,018 fl. 18 kr.	86,362 fl. 20 kr.	729,416 fl. 53 kr.
1861:	20,892 „ 8 „	52,551 „ 53 „	73,444 „ 2 „	672,234 „ 49 „
1862:	+ 5,451 „ 52 „	7,466 „ 25 „	12,918 „ 17 „	57,182 „ 3 „

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Strecke Magdeb.-Halberst.

Octobr. 1862:	für Pers.	für Fracht.	Summa.	Oct. 1861:	Differenz 62:
	Thlr. 23,847	60,605	84,452	99,260	— 14,807

Bis ult. October + 85,662.

Strecke Halberstadt-Thale f. Pers. 3285. Güter 3101. Sa. 6386 Thlr.

Cöln-Mindener Hauptbahn. Oberhausen-Arnheim. Zwgb., Cöln-Giessen.

October 1862:	555,525 Thlr.	41,727 Thlr.	76,177 Thlr.
„ 1861:	550,505 „	36,405 „	
Mithin pro 1862:	+ 5,020 „	+ 5,322 „	

Niederschlesische Zweigbahn. October 1862: für Person. u. Güter 19,033 Thlr. 12 Sgr. 7 Pf. Octbr. 1861 21,773 Thlr. 25 Sgr. 11 Pf. Octbr. 1862 — 2740 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf. Bis ult. October 1862 + 36,115 Thlr. 5 Sgr. 1 Pf.

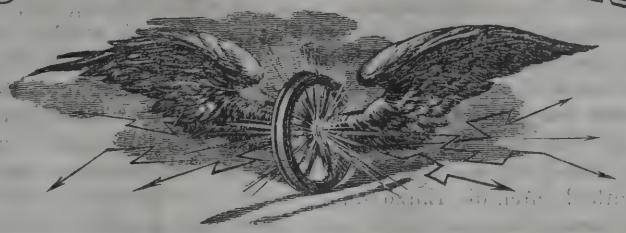
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 97. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 3. December 1862.

Inhalt: Ueber einen neuen Motor als Ersatz der Dampfmaschinen. — Die Eisenbahn-Materialien der Gussstahlfabrik des „Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrication" in Bochum auf der Londoner Ausstellung. — Betriebs-Resultate Deutscher Eisenbahnen in den 3 ersten Quartalen 1862 und 1861. — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Hannoversche Eisenbahnen. Cöln-Soest. Schweinfurt-Meiningen, Staatsvertrag. Viaduct zwischen dem Dresdner und Brünner Bahnhof in Prag. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Vollendung der Karbitz-Herbitzer Kohlenbahn. Kais. Ferdinands-Nordbahn, neue Verbindung mit dem Preuss. Eisenbahnnetz. — Eisenbahn-Betrieb: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Wegfall der ausserordentlichen Generalversammlung. Oesterr. Eisenbahnen, Einfuhrverbot der Wolle nach Preussen. Oesterr. Staatsbahn, Wagenbenützungs-Verträge. Oesterr. Südbahn, Abänderung der Fahrpläne. Kaiser Ferd. Nordbahn und Oesterr. Staatsbahn. Kaiserin Elisabethbahn, Fahrpreisermässigung. Bayerische Ostbahnen, Gepäck-Gebühren. Ausland: Russische Eisenbahnen. Französische Eisenbahnen, Anlagecapital. — Anzeiger: I. Officieller Theil: **Thüringische Eisenbahn**, ausserordentliche General-Versammlung. **Kgl. Bayerisch Pfälzische Eisenbahnen**, General-Versammlung. Submissionen der **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter, Kgl. Niederschlesisch-Märkischen** und **Kgl. Westfählischen Eisenbahn.** — II. Privat-Anzeigen.

Ueber einen neuen Motor als Ersatz der Dampfmaschinen.

Nach Dr. Schwarz in Paris.

Wie oft begegnet man in Wort und Schrift dem Ausrufe: Keine Dampfmaschine mehr! Wer wollte auch alle die vielfachen Experimente zählen, welche seit Watt und Fulton gemacht worden sind, den Wasserdampf durch die Anwendung einer billigeren Bewegungskraft: der erwärmten, der verdünnten, der verdichteten atmosphärischen Luft, des Wasserstoffgases, der comprimirten Kohlensäure, des Schwefeläthers, des Chloroforms, des galvanischen Stromes und des durch diesen am weichen Eisen entwickelten Magnetismus u. s. w. zu ersetzen? Alle diese mannichfaltigen bis zur Stunde fortgesetzten Versuche haben aber bis jetzt zu keinem anderen Resultate, als zur Bestätigung des bereits in der Theorie begründeten Satzes geführt, dass nach den durch die Wissenschaft auf ihrem gegenwärtigen Standpuncte dargebotenen Mitteln der Betrieb calorischer, electromagnetischer und anderer derartigen Motoren viel zu kostspielig sei, als dass sie in öconomischer Beziehung im practischen Leben die locomobilen wie stehenden Dampfmaschinen mit Vortheil ersetzen und vertreten könnten.

Das Streben der Techniker ist in Folge dessen in neuester Zeit dahin gegangen, durch Vereinfachungen in der Construction der Dampfmaschinen und durch zweckmässige Feuerungsanlagen die grösstmöglichste Ersparung an Brennstoff zu erzielen. Die befriedigenden Resultate des von der Société industrielle in Mühlhausen ausgeschriebenen und erst kürzlich geschlossenen allgemeinen Concurses für die beste, allen Anforderungen entsprechende Dampfkesselanlage, vor Allem aber der überraschende Erfolg der durch Herrn Testud de Beauregard seit einigen Jahren in St. Etienne und Lyon fortgesetzten Versuche einer immediaten Dampferzeugung liefern den erfreulichen Beleg, dass man dem gesuchten Endziele um ein Bedeutendes näher gerückt ist. Testud's Apparat, welcher nun in Paris in den Werkstätten des rühmlichst bekannten Maschinenfabrikanten Hrn. Flaud zwei Dampfkessel mit 24 Pferdekraft speist und in seiner Wesenheit darin besteht, dass ein dünner, continuirlicher Wasserstrahl in einen kleinen einfachen schmiedeeisernen, bis zu einer Temperatur von 500 bis 1000 und noch mehr Graden erhitzten und ein geschmolzenes Metall- (Zinn-) Bad enthaltenden Kessel eingeführt und somit augenblicklich in sehr trockenen Dampf von beliebiger fixer Temperatur von 2000 bis 1000 Graden verwandelt wird, weist in der That, ganz abgesehen von seinen sonstigen erheblichen Vortheilen, im Vergleiche zu den übrigen bisher bekannten Dampfkesseln, eine Ersparniss von 50 Procent an Brennmaterial nach.

Man ist demnach Angesichts solcher Thatsachen wohl berechtigt, zu erklären, dass in der Anwendung des Dampfes hierdurch die höchste bisher bekannte Stufe der Vollkommenheit erreicht zu sein scheint. Und dennoch wird das lebhafte Interesse, welches Testud's Dampf-Generator während der jüngstverflossenen Zeit in den Kreisen der Pariser Industriellen und Ingenieure erregt hat, bereits wieder durch eine neue Erfindung in den Hintergrund gedrängt. Die in Rede stehende Erfindung besteht in der Substitution des Wasserdampfes durch eine höchst glückliche Benutzung des brennbaren Gases und der Electricität, und befindet sich nicht etwa noch im Stadium einer blosen Idee, eines sinnreichen Experimentes oder einer durch ein Modell anschaulich gemachten physikalischen Spielerei, sondern der Erfinder, Hr. Lenoir, hat in Paris No. 35 rue Rousselet eine Maschine von 4 Pferdekraft aufgestellt, die er seit mehreren Monaten ununterbrochen Tag für Tag im Gange erhält, nachdem er bereits früher eine gleiche Maschine von 1 Pferdekraft construirt hatte.

Die Idee, expandirbare Gase als bewegende Kraft zu verwenden, ist allerdings nicht neu; man hat schon oft und unter den verschiedensten Formen versucht, die bei der Entzündung des Schiesspulvers sich entwickelnden Gase oder detonirende Gemenge von Sauerstoff- und Wasserstoffgas zu dem angedeuteten Zwecke zu verwenden. Der Gedanke, Schiesspulver oder brennbare Gase durch den electrischen Funken zu entzünden, ist nicht minder bekannt. Auch beschäftigen sich die Herren Möff, sowie der Director der Pariser Actien-Gesellschaft zur Erzeugung comprimirten Leuchtgases, Herr Hugon, seit mehreren Jahren schon mit Versuchen, brennbare Gase dem Wasserdampf zu substituiren. Allein die glückliche Idee Lenoir's besteht darin, anstatt eines Gemenges reinen Sauerstoff- und Wasserstoffgases, welches in so heftiger und gefährlicher Weise detonirt, dass es nur schwer zu bemeistern, überdies auch kostspielig ist, das gewöhnliche Leuchtgas mit atmosphärischer Luft zu mischen und jederzeit nur ganz kleine

Mengen des Leuchtgases — 5 Proc. Gas mit 95 Proc. atmosphärischer Luft als Maximum und 2 Proc. mit 98 Proc. als Minimum — mittels des electrischen Funkens zu verbrennen.

Die oben erwähnten Herren Möff hatten ferner bei der Detonation eines Volumens Oxygen und zweier Volumina Hydrogen die Herstellung eines luftleeren Raumes durch die Condensation des gebildeten Wasserdampfes bezweckt; ihre Maschine war somit eine niederdrückende, bei welcher der Druck der atmosphärischen Luft wirkte. Lenoir erzielt im Gegentheil durch die Entzündung seines Gemenges von Leuchtgas und atmosphärischer Luft und mittels der durch diese Verbrennung erzeugten Wärme eine Ausdehnung des sich bildenden Wasserdampfes der erzeugten Kohlensäure und des zurückbleibenden Stickstoffes, so dass seine Maschine eine Hochdruckmaschine ist.

Die Construction der aufgestellten Lenoir'schen Maschine von 4 Pferdekraft ist eine äusserst einfache und compendiöse. Sie besteht aus nichts Weiterem, als einem horizontal liegenden Cylinder, welcher, wie bei der Watt'schen Dampfmaschine, oben und unten luftdicht verschlossen, mit einem gewöhnlichen Kolben versehen ist, dessen Stange unmittelbar auf die Schwungradwelle wirkt. Das von der Strassenleitung entnommene und einen gewöhnlichen Gasmesser passirende Leuchtgas wird mittels eines mit einem Hahn versehenen Bleirohres in einen an der rechten Aussenseite des Kolbencylinders liegenden Schieberkasten geleitet, daselbst mit der von Aussen zuströmenden atmosphärischen Luft vermengt und durch den hin- und hergehenden Geleitschieber bald in den oberen, bald in den unteren Theil des Cylinders geleitet und daselbst mittels des electrischen Funkens eines durch 2 Bunsen'sche Elemente Ruhmkorff'sches Inductionsapparates entzündet. Die nach der Verbrennung gebildeten Gase werden durch einen zweiten an der linken Aussenseite des Kolbencylinders liegenden Schieberkasten und eine kleine Metallröhre von 3 Centimetres Durchmesser ins Freie geleitet. Sie entweichen mit Spannung und Geräusch, ganz so wie der Dampf der Dampfmaschinen ohne Condensation. Die Stangen der beiden Schieberkasten bilden mit der Kolbenstange ein sogenanntes Watt'sches Parallelogramm. Da der Cylinder durch die Verbrennung des Gases und die Reibung des Kolbens sich bedeutend erhitzt und hierdurch der ruhige Fortgang der Maschine gestört würde, so hat Lenoir den Cylinder mit einer doppelten Wandung umgeben, zwischen welcher continuirlich ein Strom kalten Wassers läuft, das die Wärme bindet und nach seinem Ablaufe somit weiterem Zwecke dienen kann. Dem Kolben wird selbstverständlich durch eine Schmierbüchse stetig Fett zugeführt.

Wie aus dieser Skizze hervorgeht, ist die Construction der Lenoir'schen Maschine eine höchst einfache; sie nimmt einen sehr geringen Raum ein und functionirt äusserst ruhig, geräuschlos und regelmässig ohne die geringsten Stösse oder Erschütterungen. Ihr Gang wird durch eine einfache Drehung des Hahnes der Gaszuführungsröhre regulirt und kann durch die Schliessung desselben augenblicklich zum Stillstande gebracht werden. Ihre Bedienung erfordert eine viel geringere Sorge und Aufmerksamkeit, als die einer gewöhnlichen Dampfmaschine, abgesehen davon, dass bei dem neuen Systeme der Heizer gänzlich entbehrlich wird.

Was den Kostenpunct anbelangt, so stellt sich dieser heute schon entschieden zum Vortheil der Gasmaschine. Der Betrieb der in der Rue Rousselet aufgestellten Maschine von 4 Pferdekraft erfordert einen halben Cubikmeter Leuchtgas pr. Pferdekraft und Stunde. Da nun die Pariser Gascompagnien das Leuchtgas zu dem Preise von 30 Centimes pr. Cubikmeter liefern, so kostet die Unterhaltung der Lenoir'schen Maschine von 4 Pferdekraft täglich bei einer ununterbrochenen Arbeitszeit von 10 Stunden 6 Francs. Eine gewöhnliche Dampfhochdruckmaschine bester Construction verbraucht 4 bis 5 Kilogrammes Steinkohlen pr. Pferdekraft und Stunde; $4^1/_2$ angenommen und 1000 Kilogr. im Durchschnittspreis zu 40 Francs, giebt . . . . . 7 Fr. 20 C.
Ersparniss eines Heizers pr. Tag . . . . . 3 „ 50 „
Abnutzung der Dampfkessel, der Erneuerungsanlage, Interessen der Anlage (300 Frs. pr. Pferdekraft, somit 15 % auf 1200 Frcs. durch 300 Tage) . — „ 60 „
Summa der Betriebskosten pr. Tag 11 Fr. 30 C.

Es ergiebt sich darnach selbst bei den gewöhnlichen hohen Preisen des Leuchtgases, wie sie gegenwärtig von den Consumenten in Paris bezahlt werden, eine tägliche Ersparniss von $5^1/_2$ Francs zu Gunsten der neuen Maschine.

Da die ausserordentliche Wichtigkeit der neuen Erfindung aber derselben die baldigste und ausgedehnteste Anwendung sichert, so ist nicht zu bezweifeln, dass man Bedacht nehmen wird, sich billiges Gas für den neuen Motor zu verschaffen, und zwar um so mehr, als derselbe ebenso gut mit gekohltem als mit reinem Wasserstoffgas gespeist werden kann.

Lenoir gedenkt übrigens seine Erfindung nicht nur auf stehende, sondern auch auf mobile Maschinen für Eisenbahnen und Schifffahrt auszudehnen und zu diesem Zwecke Cylinder mit comprimirtem Gas anzuwenden, und dies ist der Grund, warum ich glaubte, Ihre Leser vorläufig auf die Principien dieser Maschine aufmerksam machen zu sollen. Den weiteren Fortgang der Sache, besonders in Bezug auf Eisenbahnen, werde ich nicht aus dem Auge lassen. —r—

Die Eisenbahn-Materialien

der Gussstahlfabrik des „Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrication“ in Bochum auf der Londoner Ausstellung.

Wir besprachen in No. 91 dies. Bl. die auf der Londoner Ausstellung zur Schau gestellten Fabricate der Fabrik von Friedrich Krupp in Essen. Wenden wir uns heute zu einem weitern grossen in Gussstahl für Eisenbahnbedarf arbeitenden Werke Deutschlands, dem „Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrication“ in Bochum, dessen Ausstellung durch die Bescheidenheit in der Quantität und die Vollkommenheit in der Qualität glänzte. Ausser der grossen Glocke von ca. 20,000 Pfd., dem grössten bis jetzt in Gussstahl ausgeführten Façonstück, hatte der Bochumer Verein nur Gegenstände für den Eisenbahnbedarf ausgestellt und von diesen noch dazu sehr bald die gebrochenen Stücke, nachdem sie der Jury vorgelegen, zurückgezogen. Die ausgestellten Gegenstände waren folgende:

1) Eine Achse mit 2 Gussstahlscheibenrädern, Bandage, Scheibe und Nabe nach dem bis jetzt secretirten Verfahren des Vereins aus einem Stück gegossen, für den gewöhnlichen Gebrauch, Profil der Cöln-Mindener Eisenbahn.

Von diesen Rädern sind seit den 3 Jahren ihrer Erfindung hauptsächlich an die benachbarten Bahnen, die Cöln-Mindener, Bergisch-Märkische und Hannoversche Eisenbahn, mehr denn 4000 Stück debitirt worden, von denen einzelne bis zum ersten Abdrehen bis zu 1 Linie Tiefe 22,000 Preuss. Meilen durchlaufen haben.

2) Eine Achse mit 2 Scheibenrädern, sauber blank polirt, um die Vollkommenheit und Reinheit des Gusses zu zeigen. In der That lässt das Stück auch nicht den geringsten Makel erkennen.

3) Ein Paar blank polirte gewalzte Radreifen für Locomotiven von ca. 9′ Durchmesser, um vorzugsweise die vollkommene Dichtigkeit dieser in Ringform gegossenen und dann ausgewalzten Radreifen zu zeigen.

4) Ein blank polirter, mittelst der hydraulischen Presse kalt zusammengebogener Radreifen, um die vorzügliche Zähigkeit des Materials zu constatiren, welches nach der ausgenutzten Verwendung als Radreif vielfach noch als Werkzeugstahl benutzt wird.

5) Ein Paar gewalzte Reifen von 9′ Durchmesser, um die Vollkommenheit der Auswalzung bei solcher Grösse zu constatiren.

Seit ca. 3 Jahren arbeitet der Bochumer Verein fast nur für Eisenbahnbedarf und hat seitdem einen sehr ausgedehnten Absatz gefunden, da seine Reifen in Folge des Giessens in Ringform und Auswalzens ohne Schmieden billiger herzustellen sind, aber an Haltbarkeit den geschmiedeten Reifen keinenfalls nachstehen.

Betriebsresultate Deutscher Eisenbahnen in den 3 ersten Quartalen 1862 und 1861.

Durchschnittliche Betriebslänge in geogr. Meilen.	Name der Bahn.	Einnahme in den drei ersten Quartalen. 1862. Thaler.	1861. Thaler.	Differenz gegen 1861. Total. Thaler.
11,4	Aachen-Düsseldorf	441,917	452,038	— 10,121
12,4	Aachen-Mastricht [1]	185,016	178,410	+ 6,606
14,1	Altona-Kiel	413,571	398,817	+ 14,754
2,8	Aussig-Teplitz	156,370	144,865	+ 11,505
60,2	Bayerische Ostbahnen [2]	1,439,329	1,032,870	+ 406,459
32,5	Bergisch-Märkische [3]	1,888,875	1,596,314	+ 292,561
47,7	Berlin-Anhalt	1,751,214	1,732,744	+ 18,470
39,7	Berlin-Hamburg	1,861,000	1,827,208	+ 33,792
19,5	Berlin-Potsdam-Magdeb.	1,444,398	1,178,905	+ 265,493
45,3	Berlin-Stettin [4]	1,162,677	1,120,070	+ 42,607
22,9	Breslau-Schwdn.-Freib.	882,301	755,886	+ 126,415
6,2	Brieg-Neisse	99,362	84,603	+ 14,759
4,5	Dresden-Tharand	145,848	122,270	+ 23,578
5,5	Frankfurt-Hanau	186,105	152,506	+ 33,599
2,5	Frankfurt-Homburg	102,681	93,322	+ 9,359
47,5	Galizische [5]	1,882,261	1,229,061	+ 653,200
4,5	Glückstadt-Elmshorn	42,479	43,703	— 1,224
5,5	Graz-Köflach [6]	181,661	163,704	+ 17,957
20,5	Hessische Ludwigsbahn	756,616	646,509	+ 110,107
71,0	Köln-Minden [7]	5,193,341	4,591,114	+ 602,227
23,5	Kosel-Oderberg	410,457	341,231	+ 69,226
20,3	Kurhessische Nordbahn	727,746	633,416	+ 94,330
16,5	Leipzig-Dresden	1,525,365	1,338,127	+ 187,238
4,5	Löbau-Zittau	97,568	93,446	+ 4,122
20,0	Ludwigshafen-Bexbach	875,064	805,383	+ 69,681
6,3	Lübeck-Büchen	151,242	144,380	+ 6,862
7,7	Magdeburg-Halberstadt	696,478	596,008	+ 100,470
19,4	Magdeburg-Leipzig	1,260,158	1,229,234	+ 30,924
14,3	Magdeb.-Wittenberge	305,826	310,593	— 4,767
19,3	Mecklenburger	341,562	364,271	— 22,709
6,0	Neustadt-Weissenburg	168,319	140,095	+ 28,224
9,5	Niederschl. Zweigbahn	179,935	141,079	+ 38,856
71,7	Oberschlesische	3,775,278	2,704,093	+1,071,185
82,5	Oesterreich. Nordbahn	7,823,975	8,150,664	— 326,689
174,5	Oesterr. Staatsbahnen	9,139,153	10,283,115	—1,143,962
200,5	Oesterr. Südbahn	11,450,601	10,558,776	+ 891,825
73,8	Oesterr. Westbahn [8]	2,954,366	2,459,947	+ 494,419
10,1	Oppeln-Tarnowitz	121,484	91,772	+ 29,712
27,0	Pardubitz-Reichenberg	528,528	497,672	+ 30,856
4,5	Rendsburg-Neumünster	61,784	60,931	+ 853
39,0	Rheinische [9]	2,259,716	1,989,004	+ 270,712
16,2	Rhein-Nahebahn	407,662	364,338	+ 43,324
5,6	Ruhrort-Gladbach	267,557	251,878	+ 15,679
22,6	Stargard-Posen	713,048	438,320	+ 275,628
4,4	Steele-Vohwinkel	156,502	176,465	— 19,963
5,8	Taunusbahn	406,582	358,622	+ 47,960
78,5	Theissbahn	1,453,263	1,689,985	— 236,722
37,3	Thüringer	1,846,000	1,643,760	+ 202,240
22,7	Werrabahn [10]	392,522	350,950	+ 41,572
1520,2		70,714,763	65,752,474	+4,962,289

[1] incl. der an die Ges. Mackenzie & Comp. zu zahlenden 50% des Ertrages der Strecke Hasselt-Landen und exl. des Erlöses aus dem Kohlenverkauf. —

[2] Durchschnittliche Betriebslänge 1861: 57,9 Meilen. —

[3] Bei der Gesammteinnahme in den 3 ersten Quartalen 1862 und 1861 incl. der im vorigen Jahre ganz eröffneten Ruhr-Siegbahn (14,1 Meilen), durchschnittliche Betriebslänge 24,6 Meilen; bei der Berechnung des Ertrags pro Meile Bahnlänge sind jedoch des richtigeren Vergleichs wegen nur die Einnahmen der alten Strecke (18,4 Meilen) in Anschlag (gebracht 1,460,120 Thlr. gegen 1,416,803 Thlr. in 1861.) —

[4] Mit Einschluss der bereits im vorigen Jahre vollständig im Betrieb gewesenen Linie Stargard-Cöslin-Colberg (22,8 Meilen). —

[5] Betriebslänge 34,5 Meilen. —

[6] excl. des Ertrags der Kohlenwerke. —

[7] Bei der Gesammteinnahme pro 1862 und 1861 incl. der im vorigen Jahre eröffneten Linie Köln-Giessen (24,8 Meilen), von welcher in den 3 ersten Quartalen 1861 15,1 Meilen im Betrieb waren; bei der Berechnung des Ertrags pro Meile Bahnlänge sind jedoch, wie ad 2, nur die Einnahmen der alten Strecke Köln-Minden incl. Arnheim-Oberhausen (46,7 Meilen) in Anschlag gebracht (4,636,572 Thlr. gegen 4,204,283 Thlr. in 1861). —

[8] 1861 waren 64,2 Meilen im durchschnittlichen Betrieb. —

[9] incl. der Strecke Köln-Crefeld. —

[10] Seit 1. Juli 1861 sind die Einnahmen der Zweigbahn Coburg-Sonnenfels (2,7 Meilen) mit hinzugerechnet; für 1861 stellt sich die durchschnittliche Betriebslänge auf 20,2 Meilen.

NB. In den 3 ersten Quartalen betrug die durchschnittliche Betriebslänge aller Bahnen 1275,2 Meilen. — Zu bemerken ist, dass nicht bei allen Bahnen die sog. „Extraordinaria" den Monats-Ausweisen hinzugerechnet werden.

Die Meilenzahl und die Einnahmen pr. Meile steigen von Jahr zu Jahr. Ueberraschend ist diese Einnahme-Zunahme, weil die Ergänzung des grossen Deutschen Eisenbahnnetzes nicht in den längst fertigen Hauptstrassen, sondern nur in Nebenlinien erfolgt, die nicht mit gleichen Erfolgen, wie die älteren Bahnen in's Leben treten können. Die Erndte-Verhältnisse werden immer ein gewichtiges Wort mitsprechen, jedenfalls fällt auf diese ein nicht kleiner Theil der Thatsache, dass in diesem Jahre die Oesterr. Staatsbahnen, die Nordbahn und die Theissbahn mit bedeutenden Mindereinnahmen hervortreten. Die Ausfälle der beiden erstgenannten Bahnen sind im Güter-Verkehr entstanden, der Personen-Verkehr schloss auf beiden mit verhältnissmässig unbedeutenden Mehr-Einnahmen, nur die Theissbahn hat auch im Personen-Verkehr ein Minus gehabt. Ungleich günstiger ist die Einnahme der Galizischen Bahn mit 4002 Thlr. Plus pr. Meile. Der Getreide-Export Galiziens hat sich auch im laufenden Jahre erhalten; in Stettin, Hamburg und Berlin und auch westlich von dieser Stadt ist Galizisches Getreide ein sehr wichtiger Handels-Artikel geworden, welcher über die Oberschlesische Bahn nach Breslau und von dort in zwei Richtungen nach Stettin, Hamburg und Berlin und weiter geht. Die Oberschlesische Bahn verdankt ihre enorme Mehr-Einnahme zum Theil nur diesem Getreide-Transport; seit Einführung des Pfennig-Tarifs für Kohlen hat auch dieser Verfrachtungs-Artikel in grossem Massstabe an Bedeutung gewonnen, weniger die andern Bergwerks-Producte, doch sind auch diese an der Mehr-Einnahme betheiligt. Der Personen-Verkehr hat eine verhältnissmässig geringe Zunahme erfahren. Auch die Kosel-Oderberger erfreute sich in den letzten Monaten eines günstigen Verkehrs-Aufschwunges. Auf der Tarnowitzer fällt die Mehr-Einnahme fast ganz auf den Güter-Verkehr, der Personen-Verkehr kann sich nicht entwickeln, weil demselben passende Anschlusszüge der Oberschlesischen Bahn fehlen. Von Breslau nach der Ostsee geht der Getreide-Verkehr über die Breslau-Posener, Posen-Stargarder und Stargard-Stettiner Bahn, (Theil der Berlin-Stettiner) und nimmt den Verkehr der Hinterpommer'schen (Stargard-Cöslin-Colberg) mit Stettin auf. Diese, von dem Ertrage von Prioritäts-Anleihen gebaut, hat nur 513, die Berlin-Stettin-Stargarder 1368 Thlr. per Meile mehr eingenommen. Mit dem längst begonnenen Ausbau der Vorpommer'schen Bahn steht für die Stettin-Stargarder und auch Stargard-Posener ein neuer Verkehrs-Aufschwung bevor. Wir wenden uns nochmals zu den Schlesischen Bahnen, der Freiburger, zurück, welche ebenfalls mit einem grossen Einnahme-Plus debutirt und dasselbe vorzugsweise der Entwicklung des inneren Güter-Verkehrs verdankt.

Von den in Berlin mündenden Bahnen nimmt die Berlin-Potsdam-Magdeburger die erste Stelle ein; es stehen derselben allerdings sehr günstige Verhältnisse zur Seite, wir meinen die Eröffnung der Harzbahn, welche ihr einen über die ganze Bahn gehenden Personen-Verkehr zuführte. Aber die Verwaltung dieser Bahn nimmt auch in Anerkennung wichtiger wirthschaftlicher Grundsätze eine hervorragende Stelle ein und ohne Zweifel verdankt sie auch dieser einen Theil ihrer Erfolge. Wenn die Einnahmen der letzten Monate auf der Potsdamer und sehr vielen anderen Bahnen — wir nennen die Halberstädter, die Niederschlesische Zweigbahn, die Thüringer, die Kurhessische Nordbahn — weniger günstig waren, sogar zum Theil mit einem Minus abschlossen, so liegt der Grund in den durch ausserordentliche Verhältnisse veranlassten sehr hohen Einnahme-Ziffern der correspondirenden Monate des Vorjahres. Die Einnahmen der Köln-Mindener sind günstig, sie fallen, wie bei der grossen Mehrzahl der Bahnen vorzugsweise auf den Güter-Verkehr und wahrscheinlich speciell auf den Kohlen-Transport; auf die Hauptbahn, deren Ertrag für die Rentabilität vorzugsweise in Betracht kommt, fallen 10,837 Thlr. Mehr-Einnahme. Für die Köln-Giessener haben sich die gehegten Erwartungen noch nicht erfüllt. Bei der Bergisch-Märkischen liegen die Verhältnisse ähnlich, insofern als auch hier die Zweigbahnen und namentlich die Witten-Duisburger die gehegten Erwartungen nicht erfüllen; die Hauptbahn hat 2354 Thlr. per Meile Mehr-Einnahme und überhaupt 97,394 Thlr., die Witten-Duisburger nur 40,660 Thlr. per Meile ergeben. — Die Mehr-Einnahme der Rheinischen Bahn ist dagegen sehr günstig und um so mehr, weil auch auf dieser Bahn und namentlich der Strecke Köln-Bingen im vorigen Jahre grosse Getreide-Massen gegangen sind, deren Ausfall durch die Entwickelung des regelmässigen Verkehrs sehr reichlich ersetzt wurde. Mit dem beschlossenen und wohl nun gesicherten Ausbau der Osterrath-Essener Bahn gewinnt die Rheinische die Ruhrkohlen-Reviere und mit diesen eine bedeutungsvolle Unabhängigkeit von anderen Bahnen. Die Hessische Ludwigsbahn participirte im vorigen Jahre ebenfalls an dem von Ungarn nach Belgien und Frankreich gegangenen Getreide-Transport und fand, wie die Rheinische in der regelmässigen Verkehrs-Entwickelung Ersatz für den Ausfall desselben. Mit der im December bevorstehenden Eröffnung der festen Rheinbrücke und der Bahn Mainz-Frankfurt gelangt das Unternehmen zu einem Abschlusse und in eine Position, welche demselben eine grosse Zukunft sichert.

Bei den in Frankfurt mündenden beiden Privatbahnen, der Taunus- und Frankfurt-Hanauer Bahn, tritt der durch das in dem Monat Juli abgehaltene Deutsche Schützenfest veranlasste Verkehr hervor. Die erstere hat gegen das Vorjahr im 3. Quartal ein Plus von 28,809 Thlr. oder 16,4%, wovon 24,174 Thlr. oder 17,2% auf den Personen-Verkehr fallen; die zweite hat ein solches von überhaupt 17,373 Thlr. oder

*

26,9 %, das wohl der Hauptsache nach auf den Personen-Verkehr fällt. Die Frankfurt-Hanauer zeigt überhaupt in diesem Jahre eine günstigere Verkehrs-Entwicklung; schon das erste Semester ergab ein Plus von 2950 Thlr. oder 18,4 % per Meile Bahnlänge, das sich durch die günstigen Einnahmen im dritten Quartal auf zusammen 6109 Thlr. oder 22,0 % gegen das Vorjahr gesteigert hat. Die für ihre Ausführung immer mehr Aussicht gewinnende Bebra-Hanauer Bahn wird zur weiteren Alimentirung des Verkehrs das Ihrige beitragen. Auf den Pfälzischen Bahnen machte auch im dritten Quartal die Besserung der Einnahmen weitere Fortschritte. Bei der Ludwigshafen-Bexbacher, deren Plus per Meile Bahnlänge gegen das Vorjahr sich auf 3484 Thlr. oder 8,7 % erhöht hat, ist dasselbe lediglich dem gesteigerten Güter-Verkehr, namentlich in Kohlen, zu verdanken. Bei der Rhein-Nahe-Bahn ist das im ersten Semester dieses Jahres gegen das Vorjahr per Meile Bahnlänge 15,5 % betragende Plus wieder zurückgegangen; für das dritte Quartal allein stellt es sich auf nur 1,4 % und zeigt der Güter-Verkehr sogar gegen das Vorjahr ein Minus. — Schliesslich haben wir noch der Bayerischen Ostbahnen zu gedenken, welche auch im dritten Quartal eine gleichmässig fortschreitende Verkehrsentwickelung zeigen und deren Plus per Meile Bahnlänge gegen das Vorjahr sich auf 6070 Thlr. oder 33,5 % stellt.

Das letzte Quartal des laufenden Jahres wird, nach den jetzt bestehenden Verhältnissen, dem Ertrage der ersten drei Quartale nachstehen und zwar wieder, weil die Einnahmen des correspondirenden Zeitraums vorigen Jahres in Folge der starken Getreide- und Kartoffel-Transporte sehr hoch waren. Frankreich bedurfte im vorigen Jahre starker Zufuhren, im laufenden hat die eigne Erndte nicht blos den Bedarf gedeckt, sondern auch ein Surplus erzeugt, während das der fremden Zufuhr bedürftige England von Nordamerica reichlich versorgt wird. Der Nordamericanische Krieg hat überdies eine so nachtheilige, sogar steigende Stockung der industriellen Thätigkeit erzeugt, dass auch diese den Eisenbahn-Verkehr benachtheiligt. (Nach dem Act.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Hannoversche Eisenbahnen. Der Bau der Eisenbahn von Lüneburg nach Lauenburg wird mit solchem Eifer betrieben, dass die Vollendung der Bahn im nächsten Jahre erwartet wird. Der Elbtraject zwischen Hohnstorp und Lauenburg soll zunächst durch eine Dampffähre vermittelt werden, welche die Eisenbahnpersonen- und Güterwagen aufnimmt. Die Eröffnung der Zweigbahn von Lesum nach Vegesack wird wahrscheinlich am 7. December erfolgen.

Cöln-Soest. Cöln, 28. November. Die „Cölnische Ztg." berichtet „aus authentischer Quelle", dass am 26. November das Statut einer zum Bau der Cöln-Soester Eisenbahn zusammengetretenen Actien-Gesellschaft notariell vollzogen und der Vertrag zwischen dem provisorischen Verwaltungsrath und Englischen Häusern wegen Beschaffung des Capitals von 12 Millionen abgeschlossen worden ist. Die Bahn wird von Deutz über Mülheim, Gladbach, Wipperfürth, Hückeswagen, Ohl bei Rönsahl, Haus Rade durchs Vollmethal nach Hagen, in möglichster Nähe an Menden vorbei nach Soest, ferner von Wickede nach Arnsberg geführt werden. Auf diese Weise soll „die Route vom Rhein nach Berlin und Mitteldeutschland wesentlich abgekürzt, und einer der industriereichsten Theile des Bergischen, der Mark und des früheren Herzogthums Westfalen dem grösseren Verkehre erschlossen werden."

Schweinfurt-Meiningen. Nach dem „Fr. J." wäre ein Staatsvertrag zwischen Bayern und Sachsen-Meiningen wegen Baues der Bahn von Schweinfurt über Münnerstadt, Neustadt, Mellrichstadt zum Anschluss an die Werrabahn (hier oder in Walldorf bei Meiningen) entweder schon erfolgt oder würde in kurzer Zeit erfolgen. Der Uebergang über die Wasserscheide des Weser- und Maingebiets solle zwischen dem Bayerischen Dorfe Willmars und dem Meiningischen Dorfe Stadtlingen stattfinden.

Viaduct zwischen dem Dresdner u. Brünner Bahnhof in Prag. Schon vor einiger Zeit wurde eines Projectes gedacht, durch dessen Ausführung in dem Verkehr zwischen der Prag-Dresdner und der Prag-Brünner Bahn eine erhebliche Erleichterung eintreten würde. Dasselbe soll nun im Principe die behördliche Bestätigung erhalten haben. Es besteht darin, dass zur unmittelbaren Verbindung oben genannter zwei Bahnstrecken ein Viaduct hergestellt werden soll und zwar in der Prager Vorstadt Karolinenthal. Zugleich wird eine bedeutende Erweiterung des Prager Bahnhofs ausgeführt.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Vollendung der Abzweigung der Karbitz-Herbitzer Kohlenbahn). Die Locomotiv-Zweigbahn von dem Karbitz-Herbitzer Flügel der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zu den Kohlenwerken der Bergbau-Gesellschaft Rietschl & Comp. ist so weit vollendet, dass der Betrieb auf derselben sogleich erfolgen kann. (Oesterr. C.-Bl.)

♂ **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** (Neue Verbindung mit dem Preussischen Eisenbahnnetz). Der Kaiser Ferdinands-Nordbahn steht ein neuer Anschluss an das Preussische Eisenbahnnetz bevor. Der Fürst von Pless hat die Concessionen zum Baue mehrerer Eisenbahnen erhalten und darunter namentlich die zur Führung einer Eisenbahn von Nicolai und Pless zum Anschlusse an die Nordbahn etwa in der Gegend, wo sich die nach Bielitz und Biala führende Flügelbahn abzweigt. Der Verbindungspunct ist noch nicht festgesetzt. Die betreffenden Verhandlungen werden erst nach Vollendung der Vorstudien beginnen.

Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn zur Verbindung der Theiss- mit der Galizischen Carl Ludwig-Bahn und für eine directe Linie Pest-Miskolcz. Dem Grafen Eduard Károly ist vom Oesterreichischen Handelsministerium die nachgesuchte Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Tokai bis zum Anschlusse an die Galizische Carl Ludwig-Bahn bei Przemysl, dann von Pest über Gyöngyös, und eventuell über Toth, Gyarmath, Losoncz nach Miskolcz, im Sinne des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, auf die Dauer eines Jahres mit dem Beifügen ertheilt, dass die erstgenannte Linie den Punct Eperies berühren müsste. — Da Galizien ein Haupt-Consument der Oberungarischen Weine ist, welcher in Ermanglung einer directen Eisenbahnverbindung nach Norden bis jetzt per Achse gehen, so würde die Bahn auf einen starken Weintransport zu rechnen haben.

Eisenbahn-Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (Wegfall der ausserordentlichen General-Versammlung.) Nachdem der Hauptgrund zur Anberaumung der auf den 18. December bestimmten ausserordentlichen General-Versammlung weggefallen ist, indem von der Kgl. Hannoverschen Eisenbahnverwaltung (welche das Vereins-Güter-Reglement nur versuchsweise bis zum 1. März 1863 adoptirt und bevorwortet hatte, dass zeitig vor Ablauf dieses Jahres eine Revision des ganzen Reglements vorgenommen werde) die Abgabe einer das Reglement bis zur nächsten ordentlichen General-Versammlung (Juli 1863) genehmigenden Erklärung in Aussicht gestellt ist, so hat die geschäftsleitende Direction des Vereins die anberaumte ausserordentliche General-Versammlung aufgehoben.

♂ **Südnorddeutsche Verbindungsbahn.** Die Einnahmen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn während des Monats October ds. Jahres betrugen bei einem Personentransport von 24,341: 25,410 fl. 50 kr. und für 363,126 Centner Güter 67,305 fl. 96 kr., zusammen 92,716 fl. 46 kr. Vom 1. Januar bis Ende October d. J. betrugen die Gesammteinnahmen 885,509 fl. 39 kr. Zur selben Zeit 1861 838,285 fl. 95 kr. Mithin 1862 mehr 47,223 fl. 44 kr.

Eine erfreuliche Ausnahme bildet demnach diese Bahn in Rücksicht der diesjährigen Einnahmen gegen die meisten übrigen Oesterr. Bahnen. Noch günstiger dürften sich die Verhältnisse dieser Bahn gestalten, sobald dieselbe durch Verbindung mit den Schlesischen Bahnen in das Europäische Weltbahnnetz eingefügt werden wird. Die betreffenden Verhandlungen zwischen der Oesterreichischen und Preussischen Regierung sind noch nicht zum Abschluss gelangt; es kann mit Sicherheit angenommen werden, dass sobald die politischen Differenzen zwischen beiden Mächten werden ausgeglichen sein, die Eisenbahnverbindungsfrage zwischen Böhmen und Schlesien zum Vortheile der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn entschieden sein wird.

♂ **Oesterr. Eisenbahnen.** (Einfuhrverbot der Wolle nach Preussen). In Folge der in einem Theile Oesterreichs und Russlands herrschenden Rinderpest ist die Einfuhre von thierischen Stoffen, namentlich von Wolle, nach Preussen untersagt worden. Dieses Verbot wirkt besonders nachtheilig auf die Wolltransporte der Carl Ludwigbahn und Ferdinands-Nordbahn. Die meisten Wolltransporte aus Russland und Oesterreich nach Schlesien, namentlich Breslau, wurden von diesen Bahnen besorgt. Sollte dieses Verbot von Dauer sein, dann dürften die genannten Bahnen den Abgang schwer empfinden. Während des Jahres belaufen sich die Wolltransporte dieser Eisenbahnen nach Schlesien auf ungefähr $2^1/_2$ Millionen Ctr. Hierbei lässt sich denken, dass das Verbot den ganzen Schlesischen besonders den Breslauer Handelsverkehr ungemein hart trifft. Breslau hat ausser seiner Wichtigkeit für das Geschäft in Schlesischen Wollen, seit einiger Zeit auch eine grosse Bedeutung wegen des lebhaften Verkehrs in Russischen und Oesterr. Wollen gewonnen, und diese Bedeutung droht durch das in Folge der Grenzsperre eingetretene Stocken der Zufuhren in diesen Artikeln ganz verloren zu gehen, indem dieselbe sowohl auswärtige Wolleigner, als auch Käufer dem dortigen Platz abwendig macht. Dass dieser Umstand auch nicht steigernd auf die Personentransporte der genannten Bahnen wirken kann, versteht sich von selbst. Indess wird die Viehseuche, wie man hofft, bald ein Ende nehmen, dann wird sich das Transportgeschäft der genannten Bahnen nach Preussen wieder heben.

Oesterr. Staatsbahn. (Wagenbenützungs-Verträge). Die Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft hat nicht allein mit der Theissbahn, sondern auch mit den Verwaltungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Südbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ein neues Uebereinkommen bezüglich der Wagenbenützung abgeschlossen, welches kürzere Benützungsfristen enthält und mit 1. November in Wirksamkeit getreten ist.

—f— **Ermässigte Schulkinder-Billets.** In Nummer 92 Ihres geschätzten Blattes theilten Sie eine sehr anzuerkennende Verfügung der Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Schulkinder-Abonnement betreffend, mit. Die Oesterr. Südbahn-Direction hat den in der Umgebung von Wien wohnenden Familien eine gleiche Begünstigung zugestanden; — es werden nämlich die, die Schulen von Wien besuchenden Kinder dieser Familien um den höchst geringen Preis von 1 fl. monatlich für die Entfernung einer Meile um 50 kr. für jede folgende Meile nach Wien und zurück in der dritten Wagenclasse befördert.

In England bestehen ähnliche Verhältnisse schon seit langer Zeit. Es ist hier nichts Seltenes, dass Kinder 6—10 Stunden weit in die Schule fahren.

Wir kommen hierbei auf einen schon früher ausgesprochenen Gedanken und Wunsch zurück: möchten die Eisenbahnen Arbeiterbillets zu ermässigten Preisen ausgeben. So wie bei neuen Bahnbauten Eisenbahnarbeiter (Tagelöhner) von fernher in der Regel auch von den angrenzenden Bahnen eine Preisermässigung geniessen, um leichter und öfter zu ihren Familien reisen zu können, — in Sachsen fand diess statt —, so fällt überhaupt den Deutschen Eisenbahnen die grosse moralische und volkswirthschaftliche Aufgabe zu, die Bewegung der Handarbeitskräfte in höherem Masse zu ermöglichen und zu erleichtern und für eine naturgemässere Vertheilung derselben innerhalb unsers Vaterlandes zum Nutzen der gesammten Volkswirthschaft durch ermässigte Arbeiter-Billets mitzuwirken.

Die grosse Bedeutung einer derartigen Einrichtung fällt so in die Augen, dass es zu ihrer Empfehlung keiner Worte bedarf.

Oesterr. Südbahn. (Abänderung der Fahrpläne). Mit 15. November d. J. ist auf der Venetianischen und Südtiroler Linie eine neue Fahrordnung der Züge ins Leben getreten, während vom 1. December an auf der Südbahn nebst Seitenbahnen, dann auf den Ungarischen und Croatischen Linien der Gesellschaft eine geänderte Fahrordnung der Züge in Wirksamkeit getreten ist.

♂ **Kaiser Ferdinands Nordbahn und Oesterreichische Staatsbahn.** Wien, 24. November. In Folge der im Abgeordnetenhause vom 21. d. M. durch den Deputirten Mende und Genossen an den Handelsminister gerichteten Interpellation wegen Bewilligung des Baues der von der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft beabsichtigten Eisenbahn von Marchegg über Grossenzersdorf nach Wien und von Grossenzersdorf nach Brünn, sowie der von Klein projectirten Bahn von Wien nach Budweis und Znaim, ist von Neuem der Kampf zwischen der Ferdinands Nordbahn und Staatsbahn in der Publicistik ausgebrochen. Man ist auf die Antwort des Ministers, die nächstens erfolgt, sehr gespannt. Im Juni hat die Staatsbahn der Nordbahn Vergleichsbedingungen gestellt, die von letzterer als unannehmbar befunden worden sind. Vor Kurzem hat nun die Nordbahn Gegenvorschläge gemacht, worüber Seitens der Staatsbahn sich noch nicht geäussert wurde. Der Handelsminister scheint dies abwarten zu wollen, bevor er seine definitive Entscheidung abgeben wird.

Wien, 25. Nov. Auf die Interpellation in Betreff der projectirten Eisenbahnen Marchegg-Wien und Grossenzersdorf-Brünn, sowie Wien-Budweis-Znaim, gab der Handelsminister im Abgeordnetenhause eine Erklärung, der ich Folgendes entnehme: „Was das Gesuch der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft anbelangt, so stützt sich dasselbe auf das dieser Gesellschaft concessionsmässig zustehende Recht, die Marchegg-Szegediner Eisenbahn direct und in einen eigenen Bahnhof nach Wien zu führen, und überdies durch eine Verbindungsbahn, deren Ausgangspunct von der Staatsverwaltung zu bestimmen ist, mit einem der Aeste der Bodenbach-Brünn-Olmützer Bahn zu vereinigen. Nach dem von der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Projecte soll die Südöstliche Staatseisenbahn von Marchegg aus nach Grossenzersdorf, und von da einerseits nach Wien zum Anschlusse an die Wien-Raaber Bahn und andererseits nach Brünn zum Anschlusse an die nördliche Staatseisenbahn verlängert werden. Gegen die projectirte Verlängerung der südöstlichen Staatseisenbahn von Marchegg über Grossenzersdorf nach Wien wurden von keiner Seite wesentliche Anstände erhoben. Dagegen wurde von der Direction der Kaiser Ferdinands Nordbahn gegen die Linie Grossenzersdorf-Brünn, resp. Wien-Grossenzersdorf-Brünn auf Grund des Nordbahn-Privilegiums ein Protest eingebracht. In der Erwägung, dass diese streitige Angelegenheit nicht nur für den öffentlichen Verkehr, sondern auch für die Kaiser Ferdinands Nordbahn und für die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft von besonderer Wichtigkeit ist, sah ich mich veranlasst, das Zustandekommen eines gütlichen Vergleiches zwischen diesen beiden Eisenbahn-Gesellschaften zu versuchen. Die Vergleichsverhandlungen, bei welchen von mir und den Gesellschaften positive Vorschläge gemacht wurden, haben bisher zu dem gewünschten Ergebnisse nicht geführt. Im Monat Juni dieses Jahres hat die Staatseisenbahn-Gesellschaft der Direction der Kaiser Ferdinands Nordbahn einen neuerlichen umfassenden Vergleichsentwurf übermittelt, worauf diese letztere erst vor einigen Tagen mit Gegenvorschlägen geantwortet hat. Eine Entscheidung in der in Rede stehenden streitigen Angelegenheit, bezüglich welcher die Acten spruchreif vorliegen, wurde bisher deshalb nicht herbeigeführt, um das Zustandekommen eines gütlichen Vergleiches, worauf ich im öffentlichen Interesse ein grosses Gewicht lege, nicht zu gefährden. Nunmehr werde ich in kürzester Frist Gewissheit darüber erlangen, ob der Abschluss eines gütlichen Uebereinkommens zu gewärtigen sei. Für jeden Fall werde ich darauf sehen, dass die streitige Angelegenheit ohne weitere Verzögerung zur Austragung gelange. In Betreff des Eisenbahnbaues von Wien oder Stockerau nach Budweis und nach Znaim habe ich nur anzuführen, dass bisher ungeachtet wiederholter Verhandlungen mit dem Concessionswerber noch nicht in allen Puncten eine vollständige Vereinbarung erzielt worden ist, dass indess noch in diesem Monate ein aus Abgeordneten der betheiligten Ministerien zusammengesetztes Comité zur definitiven Feststellung der Concessionsbestimmungen schreiten wird. Sollte in Folge dessen etwa noch eine Verhandlung mit dem Concessionswerber nothwendig werden, so hoffe ich, dass dieselbe mich sofort in die Lage setzen werde, die allerhöchste Schlussfassung in dieser Eisenbahn-Angelegenheit einholen zu können."

♂ **Kaiserin Elisabethbahn.** (Fahrpreisermässigung). Bei der Kaiserin Elisabethbahn werden vom 1. December l. J. an die Gebühren für Personen, Reisegepäck, Equipagen, Pferde und Hunde, für Post- und Personenzüge in der Weise ermässigt, dass von dem genannten Tage an, anstatt des 25 procentigen nunmehr ein 20 procentiger Zuschlag berechnet und eingehoben wird. Die Schnellzugsgebühren bleiben jedoch unverändert. Ebenso werden die Gebührensätze für directe Karten für das Ausland durch diese Ermässigung nicht berührt.

—r— **Bayerische Ostbahnen.** (Gepäck-Gebühren). Auch der Verwaltungsrath der Bayerischen Ostbahnen hat sich veranlasst gesehen, in seiner letzten Sitzung zu beschliessen, dass, wie auf den Kgl. Staatsbahnen, so auch auf den Ostbahnen, die Erhebung einer Gebühr von 3 kr. für jeden Reisegepäckschein eingeführt werden soll. Das hieraus sich ergebende Erträgniss soll an das gesammte Abfertigungspersonal der Bahnen vertheilt werden. —

Oberschlesische Eisenbahn. Der bisher bestandene Specialtarif für Getreide und Hülsenfrüchte ist mit dem 1. d. M. ausser Kraft getreten, wogegen diese Artikel und Schlagleinsaat in Säcken von diesem Zeitpuncte ab allgemein zu den Frachtsätzen der ermässigten Classe B des Gütertarifs vom 15. März d. J. befördert werden. (S. off. Bekm. S. 931).

Königliche Ostbahn. (Fahrplan-Aenderung.) Mit der am 4. December d. J. stattfindenden Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie der Bromberg-Warschauer Bahn tritt für die Bahnstrecke von Bromberg bis zu dem Preussischen Grenz-Bahnhofe Otloczyn ein neuer Fahrplan in Kraft. (Die betreffende officielle Bekanntmachung können wir erst in nächster Nummer bringen.)

Ausland.

♄ **Russische Eisenbahnen.** Mit der am 18. November, wie bereits gemeldet, eingetretenen Eröffnung der Eisenbahnstrecke Wilna-Warschau ist eine Aenderung im Gange der Züge zwischen Petersburg und Eydtkuhnen eingetreten, dergestalt, dass der tägliche Schnellzug aufhört, während der tägliche Personenzug in Eydtkuhnen des Morgens um 6 Uhr 30 Min. zum Anschluss an den Preussischen Schnellzug nach Berlin eintrifft. Von den von Berlin kommenden Zügen hat nur der des Abends in Eydtkuhnen eintreffende Schnellzug directe Verbindung mit Petersburg, dagegen hat der des Morgens in Eydtkuhnen eintreffende Personenzug nur Anschluss bis Dünaburg und müssen die Passagiere dort übernachten.

Was den Bau einer Eisenbahn von Kiew nach Odessa anbetrifft, so hat man in Kiew geringe Hoffnung auf Verwirklichung dieses Projects; die Bestrebungen sind deshalb mehr auf eine Verbindung mit der Litthauischen, also der Warschau-Petersburger und Moskauer Bahn gerichtet.

Französische Eisenbahnen. Nach dem Journal des chemins de fer waren am 31. December 1861 verausgabt für die Anlage der

Orléans	Fr.	683,389,339
Paris à Lyon et à la Méditerranée	„	1,393,313,011
Nord	„	479,004,164
Est und Ardennes	„	847,878,207
Ouest	„	596,044,201
Midi	„	359,418,494
	Fr.	4,359,047,417

Diese Summe bildet nicht das gesammte Anlagecapital der Französischen Schienenwege, da ausser den vorgenannten grossen Bahnen noch eine Anzahl kleinerer existirt und der Staat den Gesellschaften sehr bedeutende, vorstehend nicht in Anschlag gebrachte Subventionen gewährt hat.

Schifffahrt.

Suez-Canal. Derselbe ist nach den Berichten des Hrn. v. Lesseps bis zum Meeresspiegel ausgegraben. Es braucht nur noch der Boden geebnet zu werden, damit das Wasser vom Mittelländischen Meer bis zum Timsalsee gelange.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Thüringische Eisenbahn.

Die Herren Actionaire der Thüringischen Eisenbahn werden hierdurch unter Hinweisung auf die §§ 29 und 30 des Statutes eingeladen, sich zu der

am Montag, den 15. December d. J. um 10 Uhr Morgens im Saale des Gasthofes zum „Rheinischen Hof" früher „Schlehendorn" zu Erfurt beginnenden **ausserordentlichen General-Versammlung** einzufinden.

Als Gegenstände der Berathung und Beschlussnahme in derselben bezeichnen wir

1) eine gemeinschaftliche Vorlage der beiden Gesellschafts-Vorstände über die von der General-Versammlung am 3. Juli v. J. gefassten Beschlüsse, mit dem Antrage, dass letztere einer abermaligen Beschlussfassung der General-Versammlung unterstellt werden. Die gemeinschaftliche Vorlage wird von den Herren Actionairen 4 Tage vor der Generalversammlung in einem besonderen Abdrucke bei sämmtlichen Billet-Expeditionen unserer Bahn entgegengenommen werden können;
2) einen Antrag des Herrn Rechtsanwalts H. Fries in Weimar und Genossen vom Juli 1861, betreffend die Aufhebung der in der vorjährigen Generalversammlung gefassten Beschlüsse;
3) einen Antrag des Herrn Pfarrers O. Wendel zu Sachsenhausen bei Weimar vom 6. October cr., dass den Herren Actionairen schon am Tage vor der Generalversammlung bis zum Orte derselben auf unserer Bahn freie Fahrt zu gewähren sei.

Der Generalversammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Actionaire auszuüben, sind diejenigen Besitzer von fünf oder mehr Actien berechtigt, welche die von ihnen besessenen Actien (ohne Dividendenscheine)

1) entweder vier Tage vor der General-Versammlung also bis einschliesslich zum 11. December c. bei unserer Hauptcasse in Erfurt gegen einen von derselben auszustellenden Schein hinterlegt, oder
2) bis zu demselben Tage bei einer unserer Billetexpeditionen vorgezeigt haben, um sie couvertiren, versiegeln und mit dem Tagesstempel versehen zu lassen, oder endlich
3) falls sie dieselben unverschlossen im Besitz behalten wollen, sie einer unserer Billetexpeditionen **acht** Tage vor der General-Versammlung, also bis spätestens den 7. December cr. vorgezeigt und dagegen eine mit dem Tagesstempel versehene Anmeldebescheinigung erhalten haben.

Zur Erlangung der Stimmzettel beim Eintritt in die General-Versammlung werden hiernach im Legitimations-Büreau als geeignet nur angesehen werden im ersten der obigen Fälle die Depositenscheine der Hauptcasse, im zweiten die verschlossenen und abgestempelten Couverts, sofern deren Verschluss unverletzt ist, und im dritten die offenen Actien nebst der ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigung.

Gleiche Geltung wie die Actien selbst sollen alle von öffentlichen Instituten oder Behörden über die Hinterlegung Thüringischer Eisenbahn-Stamm-Actien ausgestellten Depositenscheine haben, welche wie die Actien selbst bis zu den oben angegebenen Tagen und bei den obenbezeichneten Stellen zu deponiren, resp. anzumelden und vorzuzeigen sind.

Die bei der Hauptcasse niedergelegten Actien sind am Tage nach der General-Versammlung gegen Rückgabe der Depositenscheine abzuholen.

Die zum Erscheinen in der General-Versammlung berechtigten Actionaire können sich auch durch einen aus der Zahl der übrigen Actionaire gewählten Bevollmächtigten vertreten lassen. Jedoch muss Letzterer sich im Legitimations-Büreau durch eine schriftliche Vollmacht legitimiren (§ 28 des Statutes).

Das Abgeben von Stimmzetteln für einen andern Actionair auf Grund eines blos mündlichen Auftrages vor oder während der General-Versammlung ist nicht gestattet.

Den Theilnehmern der General-Versammlung wird freie Fahrt auf der Thüringischen Bahn nach dem Versammlungs-Ort und zurück unter Ausschliessung der Schnellzüge am Tage der General-Versammlung gewährt:

1) gegen Vorzeigung der von unserer Hauptcasse ausgefertigten Depositenscheine, welche von der Billetexpedition der Abgangsstation am Tage der Fahrt zur General-Versammlung abgestempelt sein müssen, oder
2) gegen Vorzeigung der von den Billetexpeditionen in abgestempelten Couverts verschlossenen Actien, oder
3) gegen Vorzeigung der offenen Actien nebst den von den Billetexpeditionen ertheilten und abgestempelten Anmeldebescheinigungen.

Frauen und Minderjährige haben keinen Anspruch auf freie Fahrt (§ 28 des Statutes).

Sollten für den Besuch der General-Versammlung Extrazüge eingelegt werden, so wird dies durch besondere Anschläge auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Erfurt, den 18. November 1862.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

I. Ludwigsbahn.

Die Herren Actionaire der Pfälzischen Ludwigsbahn werden in Gemässheit des § 40 der Gesellschafts-Satzungen zu der

Montag, den 22. December 1862, Morgens 10 Uhr,

zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

General-Versammlung:

hiermit eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Geschäftsbericht der Direction;
2) Verbescheidung der Rechnungen vom 1. October 1861 bis 30. September 1862;
3) Festsetzung der Dividende;
4) Die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn:
   a) von Speyer nach Germersheim;
   b) von Homburg nach St. Ingbert;
   c) vom Bahnhofe Ludwigshafen an den Rhein in Verbindung mit einer, — in Gemeinschaft mit der Grossherzogl. Badischen Staatsbahn herzustellenden — Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim;
5) Concession zur Bildung einer besonderen Actien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neustadt nach Dürkheim, beziehungsweise Uebereinkunft zwischen der Verwaltung der Pfälzischen Ludwigsbahn und dem provisorischen Comité der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn über den Bau und Betrieb der letztgenannten Eisenbahn;
6) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Diejenigen Herren Actionaire, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 15. December l. Js. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien, oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen **nicht** zur freien Fahrt.

Nach dem 15. December können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

II. Maximiliansbahn.

(Neustadt-Weissenburg).

Die Herren Actionaire der Pfälzischen Maximiliansbahn werden in Gemässheit des § 40 der Gesellschafts-Satzungen zu der

Dienstag, den 23. December 1862, Morgens 10 Uhr,

zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

General-Versammlung

hiermit eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Geschäfts-Bericht der Direction;
2) Verbescheidung der Rechnungen vom 1. October 1861 bis 30. September 1862;
3) Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhofe Winden bis an den Rhein bei Max-Au in Verbindung mit einer Ueberfahrtsanstalt für Eisenbahnwagen behufs Anschlusses an die Carlsruhe-Rhein-Bahn;
4) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Diejenigen Herren Actionaire, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 15. December l. Js. auf dem Büreau der Direction zu Ludwigshafen über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien, oder durch ein nach Nummern geordnetes amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen nicht zur freien Fahrt.

Nach dem 15. December können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Ludwigshafen, den 18. December 1862.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälz. Eisenbahnen.

Mahla.

Ministère de l'Intérieur

des Pays-Bas.

Chemins de fer de l'Etat.

Adjudication.

Il sera procédé le 23. Décembre 1862, à midi et demi, au local du Ministère de l'Intérieur à la Haye, à l'adjudication de

la fourniture de deux cents quarante milles cinq cents (240500) billes, divisée en Seize lots.

L'adjudication aura lieu aux clauses et conditions du cahier des charges.

Les soumissions, pourrues d'un timbre Néerlandais, cachetées et rédigées pour chaque lot séparement, conformément aux prescriptions de l'article 10 du cahier des charges, doivent être reçues au Ministère de l'Intérieur à la Haye le 22. Décembre avant midi.

S'adresser pour de plus amples renseignements aux bureaux Raamstraat No. 32 à la Haye.

La Haye 14. Novembre 1862.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Die Lieferung der zu den Dienstkleidungen der Betriebs-Beamten der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn pro 1863 erforderlichen Tuche etc., als:

80 Ellen feines blaues
55 „ „ graues
780 „ ordinaires blaues
1480 „ „ graues
} Tuch,

ferner von:

6192 Stück grosse Dienstknöpfe mit dem kleinen Wappenschilde,
1296 „ kleine Aermelknöpfe und
380 „ Dienstabzeichen,

sowie die Anfertigung der Uniformen, bestehend in:

17 Ueberröcken von feinem Tuch,
15 Waffenröcken dergl.
289 „ von Commistuch,
32 Hosen von feinem Tuch,
272 Hosen von Commistuch,
80 Mäntel von Commistuch,
5 Paletots von feinem Tuch,
70 „ „ Commistuch,
8 „ „ Düffel

und die Lieferung von

343 Stück Dienstmützen und
348 „ Halsbinden

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen sind im Büreau des Hauptmagazin-Verwalters auf Station Aachen Maschierthor und bei sämmtlichen Stations-Vorstehern der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn offengelegt und werden auch gegen Erstattung der Copialien abschriftlich mitgetheilt.

Qualificirte Unternehmer werden ersucht, ihre Anerbietungen versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Bekleidung"

versehen bis spätestens den **10. December** d. J. Vormittags 11 Uhr im Geschäfts-Locale der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn hierselbst abzugeben, woselbst die Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten erfolgen wird.

Aachen, den 11. November 1862.

Die Bekleidungs-Commission
der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Der auf den von uns verwalteten Bahnen bestehende Specialtarif für **Getreide und Hülsenfrüchte** tritt mit dem 1. December d. J. ausser Wirksamkeit.

Dagegen werden die genannten Artikel und ebenso **Schlagleinsaat** in Säcken von diesem Zeitpuncte ab allgemein zu den Frachtsätzen der ermässigten Classe B. des Gütertarifs vom 15. März cr. befördert werden.

Breslau, den 24. November 1862. **Königl. Direction.**

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 80 Stück Gussstahl-Reifen für Locomotiven im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch, den 17. December d. J., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Gussstahl-Reifen für Locomotiven"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, so wie bei dem Ober-Maschinenmeister Wöhler in Frankfurt a./O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften dieser Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Copialien, in Empfang genommen werden.

Berlin, den 26. November 1862.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der Werkstatts-Materialien und Utensilien für das Jahr 1863 als: Kupfer, Messing, Eisen-, Zink-, Ponton- und Kreuzblech, Blei, Zinn, Draht, Guss- und Federstahl, Diverse Eisensorten, Eisenguss, Glas, Drahtstifte, Nägel, Schrauben, Niete, Posamentir- und Sattlerwaaren, Tuch, Seidenzeug, Leinwand, Bindfaden, Maler-Materialien, Terpentin- und Leinöl, Holzkohlen, Kautschukfabrikate, Feilen und diverse kleine Werkzeuge im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Freitag, den 12. December d. J., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien und Utensilien"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, so wie bei dem Ober-Maschinenmeister Wöhler auf dem Bahnhofe zu Frankfurt a. O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 25. November 1862. **Königl. Direction.**

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von Werkstatt-Materialien für das Jahr 1863 als:
Walz-, Quadrat-, Flach-, Rund-, Winkel- und Roststab-Eisen,
Guss- und Schweissstahl,
Bleche und Drähte,
Metallguss und Metalle,
Werkzeuge und Geräthe etc.,
Farben und Chemicalien etc.,
Gummi- und Lederwaaren,
Seiler-, Polster- und Posamentirwaaren,
Manufacte, Glaswaaren, Holzkohlen und Hölzer

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen können in unserm Central-Büreau hier sowie im Bureau des Eisenbahn-Maschinenmeisters zu Paderborn eingesehen, auch Abschriften davon gegen Erstattung der Schreibgebühren, mitgetheilt werden. Die Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien nebst den etwaigen gehörig bezeichneten Proben portofrei bis zum

18. December cr., Vormittags 8 Uhr,

an den Eisenbahn-Maschinenmeister Sillies zu Paderborn einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 27. November 1862. **Königl. Direction.**

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in **Dortmund**

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. Atteste über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke können eingesandt werden.

„Alle Gattungen Telegraphendraht"

aus den anerkannt guten Siegener Roheisen-Sorten hergestellt, liefert die Drahtfabrik von
Siegen (Westphalen). **J. H. Dresler** senior.

Norddeutscher Lloyd.

Directe Post-Dampfschifffahrt

zwischen

Bremen und Newyork,

Southampton anlaufend:

Post-D. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 20. December.
do. **Hansa**, Capt. H. J. von Santen, am Sonnabend, den 17. Januar 1863.
do. **New-York**, Capt. G. Wenke, am Sonnabend, den 14. Februar 1863.

Passage-Preise: Erste Cajute 140 Thaler, zweite Cajüte 90 Thlr., Zwischendeck 55 Thaler Gold, incl. Beköstigung. Kinder unter zehn Jahren auf allen Plätzen die Hälfte, Säuglinge 3 Thaler Gold.

Güterfracht: Bis auf Weiteres £ 3 — für Baumwollenwaaren und ordinaire Güter, £ 4 — für andere Waaren mit 15% Primage pr. 40 Cubikfuss Bremer Maasse, einschliesslich der Lichterfracht auf der Weser zahlbar zum laufenden Course. Unter 10 Shilling und 15% Primage wird kein Connoissement gezeichnet. — Feuergefährliche Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Güter werden durch beeidigte Messer gemessen.

Post: Die mit diesen Dampfschiffen zu versendenden Briefe müssen die Bezeichnung „via Bremen" tragen.

Nähere Auskunft ertheilen in Leipzig: die Herren General-Agenten Julius Böneim, Reichsstr. No. 26. — Geo. Theo. Lindner, Grimmaische Strasse No. 6. — Ottomar Rödl, Hainstrasse No. 1. — Carl O. R. Viehweg, Petersstrasse No. 15; in Döbeln Herr J. G. Semmig.

Bremen, 1862.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd.
Crüsemann, Director. **H. Peters**, Procurant.

Dampfschifffahrtsgesellschaft

des

Oesterreichischen Lloyd in Triest.

Die neuen Fahrpläne und Tarife der Dampfschifffahrtsgesellschaft des Oesterreichischen Lloyd, sowie jede weitere Auskunft erhält man kostenfrei bei Herrn

G. Thornton in Leipzig,

General-Agenten des Oesterreichischen Lloyd für Norddeutschland und bei den Herren **Lüder & Tischer** in Dresden,
Agenten des Oesterreichischen Lloyd.

Auskünfte über die Fahrpläne und Tarife ertheilen auch nachstehende Leipziger Speditionshäuser: **J. C. Seebe, J. F. Oehlschläger, Uhlmann & Co., Gerhardt & Hey, C. G. Lentsch.**

Bei B. F. Voigt in Weimar erschien soeben und ist in allen Buchhandlungen zu haben:

Handbuch für

Locomotiv-Constructeure

und

Locomotiv-Führer,

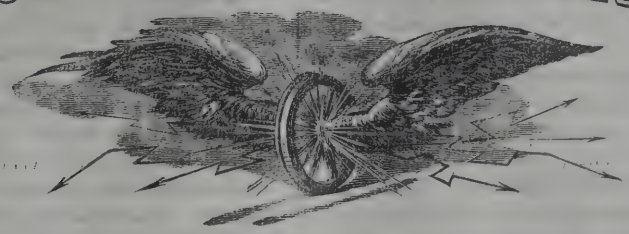
enthaltend eine theoretisch-practische Anweisung über den Bau, die Einrichtung, den Betrieb, die Reparaturen, die Behandlung und Führung der Locomotiv-Dampfmaschinen. Von den französischen Ingenieuren E. Flachat, J. Petiet, L. Le Chatelier und C. Polonceau. Nach der dritten Auflage des Originals und unter Benutzung anderer und neuester Hülfsmittel, in **dritter Auflage** gänzlich neu bearbeitet von **Dr. C. Hartmann.** Mit einem Atlas, enthaltend 24 Foliotafeln. 1862. Geh. 2 Thlr. 7½ Ngr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 98. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 6. December 1862.

Inhalt: Die Panama-Eisenbahn. — Die Grossenhainer-Zweigbahn. — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Oesterr. Bahnprojecte vor dem Oesterr. Handelsministerium. Galiz. Carl-Ludwigbahn, Tracirung des Fortbaues an die Moldauische Grenze. Hessische Ludwigsbahn. Bebra-Fulda-Hanau. Cöln-Bonn-Trier und Bonn-Hennef. Holsteinische Eisenbahnprojecte. — Eisenbahn-Betrieb: Mitteldeutscher Eisenbahnverband, Güterverkehr. Taunus Eisenbahn, directer Güterverkehr mit der Kgl. Saarbrücker Bahn. Frankfurt-Hanauer Eisenbahn, Verkauf. Eisenbahnverkehr auf den Bayer. Privatbahnen. Oesterr. Eisenbahnen, Fahrkartenstempel. Bergisch-Märkische Eisenbahn, Generalversammlung. Ausland: Berner Staats-Bahn, Bau. Pferdebahn Zürich-Küssnacht. Volkswirthschaftliches: Oesterreichische Postverwaltung im Jahre 1861. Dampfschifffahrt zwischen England und Indien. — Miscellen: Ein theurer Brief. Ein wandernder Katechismus. — Anzeiger: I. Officieller Theil: **Königl. Ostbahn**, neuer Fahrplan. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn**, Internationaler-Belgischer Eisenbahn-Verkehr. Submissionen der **Kgl. Westfälischen, Kgl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn** und **Kgl. Ostbahn**. **Einnahmen** der Kurf. Friedr. Wilhelms Nordbahn und der Kgl. Sächs. Staats- und Privatbahnen.

Die Panama-Eisenbahn.

Es ist diese Bahn nicht sowohl ein durch räumliche Ausdehnung oder Prachtbauten imponirendes eigentliches Weltwunder, als ein Wunderwerk menschlicher Energie und zähester Ausdauer, wie deren ausser dem nordamericanischen Volke vielleicht nur sehr wenig Völker der Erde fähig sein werden. Seit der Entdeckung von America musste man mit einem Umweg von hunderten Meilen, um aus dem Atlantischen Meere in den Stillen Ocean zu gelangen, um die Südspitze Americas herumfahren. Natürlich also, dass nach einem nur einigermassen geeigneten Weg über die Landenge von Panama gesucht wurde. Man hielt sich besonders an die von den Gebirgen herabkommenden Flüsse. Das Terrain aber, theils Sumpf, theils Urwald, theils Gebirge, liess nur ganz schmale Pfade für kühne Wanderer zu, die, während ihr Gepäck von Eingeborenen auf Kähnen mühsam stromaufwärts gezogen wurde, vor den Mühsalen der Reise nicht zurückschreckten. Nachdem die Idee eines Canals in neuerer Zeit nach den immer und immer wiederholten Vermessungen sich als unausführbar herausgestellt hatte, erscholl die Parole: „eine Eisenbahn!“ Die Staatsregierung von Neu-Granada bot allen Völkern der Erde das Privilegium der Erbauung an, und doch wich eine Nation um die andere vor dem Riesenwerk zurück. Frankreich, welches bereits Vermessungen vorgenommen und einen Contract mit der Regierung abgeschlossen hatte, entzog sich demselben sehr bald wieder. Das sonst so kühne England mochte die unsäglichen Schwierigkeiten einer durch tödtliche Sümpfe, lange Strecken Urwaldes und über den Gebirgskamm der Landenge gehenden Eisenbahn viel zu genau kennen, um sich in das Wagniss einzulassen. Indessen hatten die Vereinigten Staaten Nordamericas durch die Erwerbung von Oregon und Californien ein wachsendes Interesse daran, dass die Seeschifffahrt zwischen New-York und dem Stillen Ocean nicht den ungeheuren Umweg um einen halben Erdtheil herum fort und fort zu machen genöthigt war. Die Auswandererzahl, namentlich nach Californien, wuchs mit jedem Jahre ungemein, und so wurde bereits im Jahre 1848 eine Post-Dampfer-Linie zwischen New-York und Californien über Panama concessionirt. Die New-Yorker Schiffe berührten Neu-Orleans und gingen bis Chagres. Von da wurde der Landweg bis nach Panama eingeschlagen, in welchem Hafen die Schiffe der Pacifischen Linie weiter nach Californien und Oregon führten. Zur Anlegung einer Eisenbahn wollte sich trotzdem Anfangs selbst der sonst tollkühne Unternehmungsgeist der Nordamericaner nicht entschliessen. Endlich aber fanden sich zwei Capitalisten von New-York bereit, W. H. Aspinwall und G. Law, von denen der Erstere die Trace vom Gebirge herab bis zum Pacifischen Ocean, der Letztere die Linie von der Atlantischen Küste bis auf die Höhe des Gebirgs übernahm. Mit diesen beiden Unternehmern vereinigten sich bald darauf noch A. Channey und J. L. Stephens, gleichfalls angesehene Geldmänner von New-York. Dem Letzteren kam ausserdem noch eine genaue Kenntniss des Terrains, durch welches die Bahn gebaut werden sollte, zu Statten. Zuerst wurde der Ingenieur Baldwin nach der Landenge geschickt, um zunächst nochmals durch Vermessungen sich zu überzeugen, ob das damals allgemein als unausführbar gehaltene Werk überhaupt möglich sei. Sein Bericht sprach diese Möglichkeit aus und dem folgte ein förmlicher Contract mit der Regierung von Neu-Granada, welche die Concession zur Ausführung der Bahn natürlich bereitwilligst und ausserdem mit den vortheilhaftesten Bedingungen ertheilte. Das Unternehmen wurde gleichzeitig durch einen glücklichen Zufall begünstigt, durch die Entdeckung der Goldfelder Californiens, welche rasch eine allgemeine fieberhafte Aufregung verbreitete und sehr bald einen förmlichen Auswandererstrom aus Europa und den Vereinigten Staaten Nordamericas nach Californien leitete. Unter diesen Umständen gelang es ziemlich schnell, in New-York eine Actien-Gesellschaft mit 1 Million Dollars Capital zu Stande zu bringen, auf die nunmehr die Rechte der Unternehmer übergingen. Eine Anzahl tüchtiger Ingenieure ging nunmehr unter Leitung des Obersten Hughes vom topographischen Corps der Vereinigten Staaten nach der Landenge zur genauen Vermessung der Bahntrace ab. Nach Festsetzung derselben betrug deren Ausdehnung von einem Meer zum andern 50 Engl. Meilen. Die Schwierigkeiten, welche jetzt bevorstanden, sollte man aber erst beim Bau selbst kennen lernen. Man sah sehr bald, dass man von der äusserst dünnen Bevölkerung des Landes selbst, welche aus Eingeborenen, Negern und verschiedenen Mischlingsraçen, Mulatten und Mestizen bestand, sehr wenig für Recrutirung zur Arbeits-

mannschaft erwarten durfte. Fast 30 Meilen sollte die Bahn durch knietiefen, mit dichtem Untergehölz bedecktem Morast führen, aus welchem Fieber und tödtliche Dünste aufstiegen, wozu noch ganze Wolken geflügelter Peiniger kamen, Mosquitos und Sandfliegen. Nur eine kurze Strecke der Trace war eine reizende Landschaft, „Paraiso", das „Paradies" genannt. Hiermit wechselten undurchdringlicher Urwald, jähe Abhänge, Schluchten und Gebirgsbäche, bis man endlich den Gebirgskamm erreichte, von wo ab das Terrain wieder steil nach dem Stillen Ocean abfiel. Zwischen dem 8. und 9. Grade nördlicher Breite gelegen, herrscht auf der Landenge den grössten Theil des Jahres hindurch die Glühhitze einer tropischen Sonne, während in dem andern Theil des Jahres jene tropischen, wolkenbruchähnlichen Regen herabstürzen und das ganze Land bodenlos machen. Ausserdem fehlte es auf dem Isthmus so ziemlich ganz an Bauholz. Lebensmittel und Materialien mussten Hunderte von Meilen herbeigeholt werden. Die eingeborene dünne Bevölkerung war faul und überhaupt an Arbeit wenig gewöhnt. Doch die Arbeit begann. Die Ingenieure J. Trautwine und N. Totten übernahmen die Leitung. Die ersten Arbeiter wurden in Carthagena angeworben und begannen damit, auf der Insel Manzanilla an der Mosquito-Bay den Wald zu lichten. Die kleine Insel war eigentlich nichts als ein grosser Sumpf am Meere, in den man wegen der Tausende von dichtverwachsenen, fast undurchdringlichen tropischen Schlingpflanzen kaum eindringen konnte. Die Arbeiter legten anfangs rüstig Hand ans Werk, wurden aber sehr bald von zahllosen Schwärmen von Mosquitos derartig angefallen, dass sie nur unter dichten Gazeschleiern fortarbeiten konnten. Der morastige Boden der Insel machte das Aufschlagen eines Lagers für die Arbeiter unmöglich, und nur die Werkzeuge konnten Abends in einem Schuppen auf der Insel zurückgelassen werden, während die Arbeiter selbst auf einem alten elenden Schiff zu Nacht einquartirt werden mussten. Sehr bald war der grösste Theil derselben desertirt. Oberst Totten ging deshalb abermals nach Carthagena und warb eine neue Schaar an, zumeist Abkömmlinge der alten Spanischen Sclaven, welche die Plagen des Landes schon eher auszuhalten vermochten. Die Arbeiten machten zunächst gute Fortschritte. Da aber trat die Regenzeit ein, mit dieser flüchteten sich zugleich die Mosquitos in das Innere des Quartierschiffs. Die Arbeiter konnten es jetzt bei Nacht im untern Raum nicht mehr aushalten und setzten sich lieber dem strömenden Regen aus, ihr Nachtlager auf dem Deck aufschlagend. Durch die Schwankungen des Schiffes entstand allmälig Seekrankheit, zu der sich das Sumpffieber gesellte. Und doch war kein Arzt zur Stelle, der Hülfe geleistet hätte. Die Arbeiterschaar desertirte unter diesen Verhältnissen bald wieder so stark, dass von Carthagena zum dritten Male neue Kräfte herbeigeholt werden mussten. Der Regen hielt an, die Arbeiter wateten knietief in dem Morast, dem Wetter vollständig preisgegeben, so dass von jetzt an das Fieber so stark eintrat, dass fortwährend neue Zuzüge gesunder Mannschaften herbeigezogen werden mussten, um die durch Krankheit und Tod gelichteten Reihen der Unglücklichen wieder auszufüllen. Endlich kam auch ein Arzt an und eine neue Arbeiter-Colonne von 50 Irländern aus Neu-Orleans. Die Bahn war indessen allmälig $1^1/_2$ Meilen weit abgesteckt und wurden im August 1850 die ersten Erdarbeiten in den Sümpfen begonnen, während gleichzeitig 8 Meilen weiter, der Stadt Gatun gegenüber, am Ufer des Chagres eine andere Station errichtet wurde, um die sich jetzt fortwährend mehrende Arbeitermenge besser zu vertheilen. Da allmälig auch Handwerker herangezogen werden konnten, so war man jetzt wenigstens im Stande, einigermassen bessere Wohnschuppen und Hospitäler einzurichten. Dennoch griffen bald wieder die Sumpffieber so überhand, dass in kurzer Zeit die Hälfte der Arbeiter, deren Zahl jetzt bis 400 betrug, krank darniederlag, während der grösste Theil der übrigen, wie von panischem Schrecken ergriffen, entlief. Fast schien das ganze Unternehmen verloren zu sein. Die leitenden Männer liessen ihren Muth jedoch nicht sinken und es gelang in wenigen Wochen, von den benachbarten Inseln abermals so viel Arbeiter herbeizuziehen, dass sich die Anzahl derselben im December auf 1000 Mann belief. — Am 1. October 1851 führte die erste Locomotive einen Zug Erdkarren auf den Schienen bis Gatun. Schon zwei Monate später wurde diese Strecke von nach Californien gehenden Auswanderern benutzt. Am 2. Februar 1852 wurde der am Atlantischen Ausgangspuncte der Bahn neuentstandene Ort feierlich eingeweiht und nach dem Namen eines der ersten und aufopferndsten Unternehmer „Aspinwall" genannt. Zu dieser Zeit trat als dritter Präsident der Gesellschaft Mr. Oatley ein, ein Mann von ganz ungewöhnlicher Energie. Um neue Arbeitermassen herbeizuschaffen, bot er gewissermassen den ganzen Erdball auf, holte aus Grossbritannien Irländer, aus Hindostan Kulis, aus dem himmlischen Reiche Chinesen, während ausserdem auch Frankreich und Deutschland ihr Contingent an Arbeitskräften lieferten, so dass unter diesen Anstrengungen sich die Anzahl derselben bis auf 7000 steigerte. Indessen entsprach diese Masse an Ort und Stelle nicht den Erwartungen. Die Tausend der herbeigeschafften Chinesen, obwohl mit allem Möglichen versorgt, was nach Landessitte zu ihren Bedürfnissen gehört, mit Reis, Thee und Opium, versanken allmälig in eine Selbstmordsucht und entleibten sich schaarenweise. Daneben brachen auch die Sumpffieber und andere Seuchen unter ihnen aus, so dass von ihnen binnen wenigen Wochen nur noch 200 übrig waren! Auch die Franzosen, Irländer und Deutschen wurden durch Krankheit so decimirt, dass sich die Gesellschaft sehr bald entschliessen musste, sie wieder einzuschiffen. Die verheerenden Fieber hatten eine förmliche Verzweiflung unter den Arbeiterschaaren verbreitet. Wiederum erschien als Ausweg nur der schon früher betretene, aus den benachbarten Provinzen Arbeitskräfte herbeizuholen, weil sie dem tödtlichen Klima noch am meisten gewachsen waren. Das Unternehmen machte jetzt rascher und rascher Fortschritte. Im Januar 1854 erreichte man die Wasserscheide auf dem Gebirgskamm, 37 Meilen weit von Aspinwall entfernt, dem atlantischen Ausgangspuncte des Schienenweges, 11 Meilen von der Stadt Panama an der Pacifischen Küste. Der Bau von diesem Puncte aus war gleichzeitig begonnen worden und am 27. Januar 1855 um Mitternacht wurden die letzten Schienen gelegt, über welche am folgenden Tage zum ersten Mal die Locomotive von einem Ocean zum andern dahinbrauste.

Die kühnen Unternehmer haben sich in der Rentabilität des Unternehmens nicht getäuscht. Nach dem Geschäftsberichte über das Jahr 1860 hat die Bahn bei 8 Millionen Dollars Anlagekosten (incl. Inventar) im erwähnten Jahre 1,551,000 Dollar Betriebs-Einnahme ergeben, während an Betriebskosten und sonstigen Posten 703,000 Dollar ausgegeben wurden, so dass pro 1860 ein Ueberschuss von 1,366,000 Dollar verblieb,* welcher es möglich machte, eine 6 % Dividende den Actionären zu gewähren.** Vergessen dürfen wir aber nicht, mit welchen Menschenopfern das grossartige Werk erkauft wurde.

---

* Der Geschäftsbericht pro 1860 giebt die Situation des Unternehmens am 1. Januar 1861 specieller folgendermassen an:

Kassenbestand am 1. Januar 1860 nach Abzug der Dividende 518,000 $, Betriebs-Einnahmen im Jahr 1860 1,551,000 $, somit Gesammt-Einnahme 2,069,000 $.

Von dieser Summe wurden folgende Ausgaben bestritten:

Reine Betriebskosten ($26,_2$ %) 406,000 $, Büreaukosten 23,000 $, Diverse Bauten 59,000 $, Inventar 17,000 $, Zinszahlung 188,000 $, Abgabe an die Regierung von Neu-Granada 10,000 $, zusammen 703,000 $. Es bleiben somit noch 1,366,000 $. Von dieser Summe wurden noch folgende Ausgaben bestritten: 6% Dividende im Juli 1860 298,500 $, 6% Dividende im Januar 1861 298,500 $, 3% an die Regierung 18,000 $, Beitrag zum Tilgungsfond 100,000 $, zusammen 715,000 $ somit Ueberschuss 651,000 $.

** Die Bilanz vom 31. December 1860 umfassend 9,303,000 $ giebt folgende Posten an:

1) Actien-Capital 4,976,000 $, Sterling-Bonds 2,466,000 $, Dollar-Bonds (convertible) 24,000 $, Schwebende Schuld 45,000 $, Januar-Dividende und Gouvern.-Antheil 308,000 $, Amortisations-Fond noch nicht angelegt 50,000 $, Unvertheilte Einnahmen der Bahn 651,000 $, Unvertheilte Einnahmen der Dampfschiffe 183,000 $, Unvertheilte Einnahmen eingelöster Bonds 600,000 $.

2) Anlagekosten der Bahn incl. Inventar 8,000,000 $, Baarer Kassenbestand 205,000 $, Diverse Ausstände 221,000 $, Caran Broth & Co in London 50,000 $, Tilgungsfond 50,000 $, Grundbesitz 69,000 $, Actien der North Atlantic Dampfschiff-Co. 500,000 $, Dampfer „Guatemala" (135,000 $ kostend) 130,000 $, Dampfer „Columbia" (50,000 $ kostend) 25,000 $, Schleppdampfer (50,000 $ kostend) 25,000 $, Segelschiffe (41,000 $ kostend) 28,000 $.

Noch wird der Ort Maunt-Kope von der Bahn aus den Reisenden unter dichtem Gehölz von vielen trauerweidenartig herabhängenden Cacaobäumen mit einem weiten Kirchhof gezeigt. Derselbe birgt die Hunderte und Aberhunderte der den Anstrengungen und verderblichen Einflüssen der Hitze und Seuchen erlegenen unglücklichen Arbeiter.

So kam durch die zäheste Ausdauer der leitenden Persönlichkeiten unter unsäglichen Schwierigkeiten und grossen Menschenopfern das Werk allmälig zu Stande, welches jetzt sich in der Panama-Eisenbahn als die Schienen-Ueberbrückung der Landenge zwischen dem Atlantischen Ocean und Stillem Meere darstellt, ein redendes Zeugniss des kühnen Unternehmungsgeistes eines Volkes, welches fast in allen Richtungen des socialen Lebens durch seine Schöpfungen den Begriff des Unmöglichen mehr eingeschränkt hat, als je ein Volk der Geschichte.

Die Grossenhainer Zweigbahn.

Die Idee, von einem Puncte nahe bei Pristewitz an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn eine Zweigbahn nach dem ungefähr 1 Meile von da entfernten Grossenhain zu führen, wurde schon vor dem Jahre 1857 gefasst. Stadtrath und Bürgermeister der genannten Stadt, sowie die dortigen zahlreichen Fabrikanten und die wohlhabende Landbevölkerung der Umgegend betrieben diese Angelegenheit mit regem Eifer. Man scheute keine Kosten und Mühe, um durch vorläufige Voranschläge und statistische Erörterungen über die muthmasslichen Kosten des Baues und die Rentabilität des Unternehmens, und damit über die Ausführbarkeit des letzteren sich Gewissheit zu verschaffen. Damals dachte jedoch noch Niemand daran, dass die Zweigbahn durch eine besondere Actien-Gesellschaft erbaut werden würde, vielmehr erwartete man, die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, welche bereits Vorkehrungen zum Bau der Meissner Zweigbahn getroffen hatte, werde auch die Grossenhainer Bahn aus ihren Mitteln herstellen. Die Ausführung des Projectes wurde durch die bald darauf eintretende allgemeine Verkehrskrisis verzögert. Auch glaubte man, noch weitere Erörterungen anstellen zu müssen, in wiefern eine Verlängerung der Linie über Grossenhain möglich sei, falls die damals stark ventilirte Frage wegen Erbauung einer grösseren Bahn von Guben über Cottbus, Finsterwalde, Elsterwerda und Roederau, resp. Grossenhain-Pristewitz (zur kürzeren Verbindung der Städte Frankfurt a/O. und Leipzig, bezw. Dresden) in Ausführung käme. Das Schicksal der ebengedachten Linie ist jedoch heute noch nicht entschieden und deshalb ist es den Freunden der Grossenhainer Zweigbahn nicht zu verargen, wenn sie ihr Unternehmen selbstständig weiter betrieben.

Vorläufig wurde eine Pferdebahn in Aussicht genommen mit einem Anlagecapital von ca. 80,000 Thlr., der muthmassliche Verkehr auf 50,000 Personen und 500,000 Ctr. Güter veranschlagt und der Reinertrag zu 10 % berechnet.*

Das im Sommer 1860 zusammentretende Comité, welches auf seine Kosten die technischen und finanziellen Vorarbeiten ausführen liess, nahm jedoch letztere bereits mit Rücksicht auf eine Locomotivbahn vor.

Bei der unter Zustimmung und Mitwirkung des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn vorgenommenen Recognoscirung des Terrains zwischen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn und der Stadt Grossenhain fand man eine sehr günstige Linie, günstig deshalb, weil dieselbe bis in die Vorstadt nur 8000 Ellen lang war, theilweise ganz unfruchtbares und uncultivirtes, deshalb billiges und keine erheblichen Erdarbeiten erforderliches Areal berührte, und technisch eine dereinstige Weiterführung nach der Landesgrenze möglich machte, während der Bahnhof dem Mittelpuncte der Stadt ganz nahe gerückt werden konnte.

Diese Bahnlinie zweigt vom Bahnhofe Pristewitz mit einem Bogen von 859° Länge und 600° Halbmesser ab, läuft zunächst horizontal, sodann fallend im Verhältniss von 1:100 und 140, endlich 2000° wieder horizontal; von der Gesammtlänge von 8500° bis in den Bahnhof sind überhaupt 5271° horizontal, 860° Curve von 600° und 2369° Curve von 1000° Halbmesser.

Im Voranschlag werden die Baukosten bei Pferdebetrieb auf 90,000 Thlr.,** die Betriebskosten auf 9000 Thlr. jährlich,*** die Brutto-Einnahmen auf 16,158 Thlr. veranschlagt, wobei die Vorsicht beobachtet wird, von dem Gesammtverkehr der Station Pristewitz, der in den Jahren 1858 und 1859 excl. der Viehtransporte über 600,000 Ctr. Güter und 61,000 Personen betrug, für Grossenhain nur 500,000 Ctr. und 48,000 Personen anzunehmen und dabei auf künftige Zunahme des Verkehrs gar nicht zu rechnen.†

Gleichzeitg mit diesen Eröffnungen erfolgte die Einladung zur Actienzeichnung für 90,000 Thlr., in Actien zu 100 und 50 Thr., wovon allein in Grossenhain sofort 70,000 Thlr. untergebracht wurden, sodass bereits am 2. December 1860 der constituirenden Generalversammlung der erfreulichste Erfolg mitgetheilt werden konnte. Letztere beschloss das Actiencapital auf 100,000 Thlr. zu erhöhen und von vorn herein Locomotivenbetrieb in Anwendung zu bringen, um der Betriebsmethode der Hauptbahn möglichst zu entsprechen. Während der Generalversammlung waren bereits 95,000 Thlr. gezeichnet. Mit der Oberleitung des Baues, welcher im März des laufenden Jahres begann, wurde der Ingenieur Schulz in Dresden beauftragt.

Die Gesellschaft besitzt 2 Locomotiven, während dagegen die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, welche überhaupt dem ganzen Unternehmen die dankenswertheste Unterstützung hat zu Theil werden lassen, die erforderlichen Personen- und Güterwagen stellt.

In Pristewitz hat die Zweigbahn keinen besonderen Bahnhof, die Localzüge laufen vielmehr 5 Minuten vor der fahrplanmässigen Ankunft der Anschlusszüge der Hauptbahn in den Bahnhof der letzteren ein, und kehren bald nach Abgang derselben nach Grossenhain zurück.

Ueber den wirklichen Bauaufwand der Zweigbahn sind z. Z. noch keine officiellen Mittheilungen vorhanden.

Mag auch die kleine Bahn in Rücksicht auf den kostspieligern Locomotivenbetrieb Anfangs mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben, so ist doch zu erwarten, dass der spätere Erfolg die gehegten Hoffnungen rechtfertigen wird. Bei der feierlichen Einweihung der Bahn am 14. October sprach der Minister von Beust die beherzigenswerthen Worte: die Regierung könne sich aufrichtig freuen, wenn eine gewerbthätige und intelligente Stadt einmal das Beispiel gebe, wie man mit eigener Kraft einem erkannten Bedürfnisse zu genügen vermöge.

---

* Vgl. Exposé des Bürgermeister Schickert in der Extrabeilage zum Grossenhainer Anzeiger vom 23. Juni 1860.

** Für die Pferdebahn war veranschlagt:

12,000	Thlr.	Bodenerwerbung von 14 Acker Areal, einschliesslich des Bahnhofes, Gerichtskosten und technische Oberleitung des Baues;
20,000	„	Erd- und Felsenarbeiten, incl. Utensilien, Interimsgebäude, Wege, Werkplätze, Bauaufsicht;
10,000	„	für Kunstbauten, incl. 3 eiserner Brücken;
25,000	„	Oberbau für Pferdebetrieb, jedoch mit Hochschienen;
10,000	„	für Gebäude und Betriebs-Einrichtungen;
77,000	Thlr.	Sa. des Bauaufwands; hierzu
3,000	„	für 5—6 Paar Pferde;
6,000	„	für Bahn- und Frachtwagen;
4,000	„	Verzinsung des Anlagecapitals während der Bauzeit.
90,000	Thlr.	Sa. des Anlagecapitals.

Voranschlag der Brutto-Einnahmen nach dem bisherigen Verkehr:

4,000	Thlr.	aus dem Personenverkehr nach dem Satze von $2^1/_2$ Ngr. pr. Person durchschnittlich;
333	„	von 10,000 Ctr. Eil- und Passagiergut, à Ctr. 10 Pf.,
1,200	„	„ 45,000 Ctr. Normalgut, à Ctr. 8 Pf.;
1,125	„	„ 45,000 Ctr. ermässigter Fracht, à Ctr. $7^1/_2$ Pf.;
2,000	„	„ 100,000 Ctr. Productenfracht I. Cl., à Ctr. 6 Pf.;
5,500	„	„ 300,000 Ctr. Productenfracht II. Cl., à Ctr. $5^1/_2$ Pf.;
2,000	„	„ von Viehtransporten, Rabatt vom Kohlengeschäft, Postentschädigung und Nebennutzungen;
16,158	Thlr.	Sa.

*** Die Ausgaben eines Zweigbahnbetriebes mit Pferden veranschlagen sich unter Berücksichtigung des günstigen Umstandes, dass die Tour von Pristewitz nach Grossenhain, auf welcher alle Kohlen, Sandsteine, Kalk, Colonialwaaren, Wolle, überhaupt alle ins Gewicht fallenden Rohstoffe, ausser Getreide und Holz zu bewegen sind, wegen ihres stetigen Falles gar keiner Zugkraft bedarf, auf

2,500	Thlr.	Unterhaltung und Ersatz des Pferdebestandes;
3,000	„	Gehalte und Löhne, Expeditions- und Betriebsaufwand;
1,500	„	Unterhaltung der Bahn, Gebäude und Transportmittel;
2,000	„	Achsengelder für fremde Transportmittel und Rabatte an diejenigen, die ihre Güter selbst vom Bahnhofe abfahren.
9,000	Thlr.	Sa. der Ausgaben.

† Was in dieser Beziehung zu erwarten ist, geht daraus hervor, dass

die Einwohnerzahl der Stadt Grossenhain von 6000 im Jahre 1845 auf 9000 im Jahre 1860 gestiegen ist;

die Zahl der Grundsteuer-Einheiten der Stadt und Stadtflur in Folge der in der Stadt vorgekommenen Bauten von 78,200 im Jahre 1844 auf 90,700 im Jahre 1860 angewachsen ist;

der Gesammtbetrag der Gewerbe- und Personalsteuer im Jahre 1840 2400 Thlr. excl. 76 Thlr. Fabrikbeiträge, im Jahre 1860 aber 3200 Thlr. excl. 809 Thlr. von Fabrikanlagen betrug;

der Postamtsverkehr in Grossenhain im Jahr 1850 60,150 einfache Briefe, 650 recommandirte Briefe, 8000 Stück Packete ohne Werthsdeclaration und 5000 Stück dergleichen mit 514,000 Thlr. declarirtem Werthe; dagegen im Jahr 1860 117,500 einfache, 1650 recommandirte Briefe, 21,500 Stück Packete ohne und 8000 dergleichen mit 1,044,000 Thlr. Werthsdeclaration umfasste;

der Verkehr der Station Pristewitz im Jahre 1854 50,000 Personen, 345,115 Ctr. Güter und 700 Stück Vieh; im Jahre 1860 dagegen 61,000 Personen, 650,000 Ctr. Güter und 6000 Stück Vieh betrug und

der Personenverkehr mittelst Post- und Stellwagen auf der fraglichen Strecke von 25,800 Personen im Jahre 1854 auf 42,800 im Jahre 1860 angestiegen ist.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Oesterr. Bahnprojecte vor dem Oesterr. Handelsministerium. Wie das Oesterr. Centralblatt vernimmt, ist vom Oesterr. Handels-Ministerium der Protest des Verwaltungsrathes der Kaiserin Elisabeth-bahn gegen den Bau einer Bahn von Wien nach Budweis, sowie ein Gesuch der Industriellen von Rossbach in Böhmen wegen Führung der Hof-Egerer Bahn statt über Rehan, durch das Regnitzthal nach Asch abschläglich beschieden worden. Dagegen hätte dasselbe Ministerium genehmigt: 1. ein Gesuch des Verwaltungsrathes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft um die Ertheilung der Concession zum Baue einer Zweigbahn von dem Stationsplatze Mariaschein zu dem Förderschachte des, der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft gehörigen Sobochlebner Reservat-Braunkohlenfeldes; 2 das Gesuch der Lindheim'schen Erben um Bewilligung zur Erbauung einer Bergwerks-Eisenbahn von dem Steinkohlenwerke bei Mantau bis zum Anschlusse an die Böhmische Westbahn bei der Station Staab*; 3. das von uns gleichfalls bereits erwähnte Gesuch des Podestá von Spalato, Dr. Bajamonti, um die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Spalato bis zur Oesterr.-Türkischen Grenze zum Anschlusse an eine von Belgrad durch Serbien, Bosnien und die Herzegowina herzustellende Eisenbahn; endlich 4. ein weiteres Gesuch des Verwaltungsrathes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft um die Erstreckung der Frist für die Vorlage des technischen Elaborates über die Vorarbeiten von Teplitz nach Carlsbad und gegen Schwarzenberg.

♂ **Galizische Carl-Ludwigbahn,** (Lemberg-Moldauische Grenze). Die soeben im Zuge begriffene, von der Carl-Ludwigbahn-Gesellschaft eingeleitete Tracirung des Fortbaues der Eisenbahn von Lemberg über Galizien und die Bukowina an die Moldauische Grenze erregt die ernsteste Besorgniss, dass die durch diese Eisenbahn für die Bukowina zu erwartenden Vortheile nicht nur gänzlich verschwinden werden, sondern dieselbe sogar Calamitäten für dieses Land hervorrufen werde, deren Wirkungen sich für die volkswirthschaftlichen Zustände des Kronlandes und auch für den Staatsschatz sehr nachtheilig herausstellen müssten. Dahin würde es aber kommen, wenn diese Eisenbahntrace so, wie sie eben von den Ingenieuren der Carl-Ludwigbahn-Gesellschaft neben Czernowitz am linken Pruthufer bis Zuryn und Mirmowitza an die Moldauische Grenze ausgesteckt wurde, wirklich ausgeführt werden sollte. Den dermaligen technischen Vorarbeiten für diese Bahn sind schon zwei Tracirungen vorangegangen. Die erste ging aus dem Pruth- in das Brusnitza-Thal, daher mit zu weiter Umgehung der Stadt Czernowitz über die Wasserscheide bei Zodowa in das Sereththal und in diesem nach Synoutz an die Moldauische Grenze, und es hat sich eine allgemeine Einsprache gegen diese Bahntrace wegen Umgehung der Landes-Hauptstadt erhoben. Die spätere Lyhotzkische Trace zieht sich aus dem Pruth in das Klokutzkathal durch die Vorstadt Rosch, dann in das Derelujthal aus diesem über die Wasserscheide in das Sereththal und über Wolzynetz in das Suczawathal und in diesem bis Itzkany bei Suczawa an die Moldauische Grenze. Diese Trace befriedigte das Land in jeder Beziehung, da dieselbe eben die Kornkammer der Bukowina durchzieht und dem Eisenbahnbetriebe die unerschöpflichen Waldungen in den Flussgebieten des Sereth und Suczawa zu Gebote stehen und eine auffallende Erhöhung der Holzpreise in diesem Fall gar nicht zu besorgen, sondern im Gegentheile die Aussicht vorhanden ist, die Eisenbahn in den holzärmern Gegenden der Moldau insbesondere aus den unter militärischer Benützung stehenden Radautzer Waldungen mit Bau- und Brennmaterialien zu billigen Preisen zu versehen und so über eine Viertel-Million Joch bisher unbenützter Waldarea zur Verwerthung gelangen zu lassen. Wenn aber die soeben in der Ausmittelung begriffene Trace nach Zuryn und von da in die Moldau beibehalten werde, so entfallen nicht nur alle oben erwähnten Vortheile für die Bukowina, sondern es müssen unausweichlich die Nachtheile der allgemeinen Holzvertheurung in den holzarmen Bezirken: Kotzmann, Zastawna, Sadagura, Czernowitz und Stanesztie und insbesondere für die Kornlands-Hauptstadt zur Geltung kommen. So wird man bei der Beibehaltung dieser Trace gleich mit dem Beginne des Bahnbetriebes vier Cubikklafter Brennholz statt mit 12 fl. mit mindestens 48 fl. bezahlen müssen, da keine Aussicht vorhanden ist, dass diese Bahn in der Bukowina und noch weniger in der Moldau mit Stein- oder Braunkohle betrieben werden kann. Der Bukowiner Handelsstand hat eine Eingabe in diesem Sinne an das Handels-Ministerium gerichtet und das Ersuchen gestellt, dass die von der Carl-Ludwigbahn-Gesellschaft beabsichtigte Bahntrace, indem sie den Interessen des Landes nicht entspricht mit der vom Ingenieur Lihotzki projectirten Trace vertauscht werden möge, da Letztere das Land in jeder Beziehung befriedigte.

* Der Lindheim'sche Bergbau bei Mantau ist sehr reichhaltig und umfasst ausgedehnte und werthvolle Kohlenlager. Der Verwaltungsrath der Böhmischen Westbahn hat bereits die Zustimmung zum Bahnanschluss gegeben und sich bereit erklärt, den Locomotivbetrieb auf dieser Flügelbahn zu bernehmen.

Hessische Ludwigsbahn. Mainz, 1. Dec. Die Arbeiten an der Rheinbrücke und der Bahn nach Frankfurt a. M. gehen ihrer Vollendung entgegen. Am verflossenen Samstag wurde das Geleise auf der Rheinbrücke geschlossen, die Eisenconstruction wird im Laufe dieser Woche fertig gestellt sein, so dass gegen Ende derselben die Probefahrt stattfinden kann. Ebenso wurde heute das Geleise im Frankfurter Walde geschlossen, wodurch nunmehr die ununterbrochene Schienenverbindung von hier bis zur Einmündung in die Main-Neckar-Bahn hergestellt ist. Zur vollständigen Verbindung mit Frankfurt, resp. zur Einfahrt in den Bahnhof der Main-Neckar-Bahn daselbst, bedarf es nur noch der Einlegung der Kreuzung und der Weichen, welche Arbeiten, sowie diejenigen in dem Bahnhofe selbst, wohl in vierzehn Tagen beendigt sein werden. Auf der Strecke muss das Geleise noch mit Kies eingefüllt und regulirt werden; ferner sind die Dämme noch zu verbreitern und die Banquette herzustellen. Die Festfahrt wird am 20. December stattfinden, während die Bahn am 22. December dem Verkehr eröffnet werden soll. Für die Eröffnungsfeier werden grossartige Vorbereitungen getroffen. An dem Festdiner, welches, wie bei der Eröffnung der Bahn nach Cöln, im Academiesaale des ehemaligen Kurfürstlichen Schlosses stattfindet, werden circa 300 Personen theilnehmen.

Bebra-Fulda-Hanau. Mit der Bahn von Bebra über Fulda nach Hanau scheint es Ernst werden zu wollen. Eine entsprechende Vorlage soll der wieder zusammenberufenen Kurhessischen Ständekammer gemacht werden. Auch hat sich in Fulda ein Comité zum Betriebe der Angelegenheit gebildet.

2 Cöln-Bonn-Trier und Bonn-Hennef. In Bonn hat sich ein von der Stadtverwaltung unterstütztes Eisenbahn-Comité gebildet, welches dem Baue einer von Cöln direct nach Trier (über Brühl und Sechtem) zu führenden Bahn entgegentritt und die Einmündung dieser Bahn in die Rheinische Bahn auf Station Bonn befürwortet.

Dieses Comité hat eine „Denkschrift, betreffend den Anschluss der Eifelbahn an den Rhein und an die Deutz-Giessener Bahn bei Bonn, (in Verlag von A. Henry in Bonn 1862) veröffentlicht, welche unter Anderm sagt:

„Bonn, welches durch die Vorbeiführung der Deutz-Giessener Bahn erhebliche Verluste erlitten hat, will es nicht über sich ergehen lassen, dass auch der Verkehr seiner rechtsrheinischen Zufuhr und Absatz-Orte nach Cöln hinübergeführt werde." —

Die Denkschrift sucht zur Stützung des Projects nachzuweisen, dass die Berührung Bonns nur eine geringe Längen-Differenz veranlasst und die Terrain-Verhältnisse der Linie Euskirchen-Bonn viel günstiger sind, als die der Linie über Brühl-Sechtem. Unter den Beilagen der Denkschrift, welche mit einer Situationskarte versehen ist, erwähnen wir ein Schreiben des Bonner Handels- und Gewerbe-Vereins, wonach die Mindereinnahme der Gewerbetreibenden Bonns durch die Eröffnung der Deutz-Giessener Bahn auf 100,000 bis 150,000 Thaler veranschlagt wird, sowie eine Nachweisung des Personenpostverkehrs zwischen Bonn und Siegburg resp. Euskirchen, wonach im Jahre 1860 3884 Personen und 1861 3839 Personen, im ersten Halbjahr 1862 2406 Personen auf der fraglichen Strecke per Post befördert wurden.

Zugleich ist das Project aufgetaucht, eine Bahn von Beul (gegenüber Bonn) nach Hennef zum Anschluss an die Deutz-Giessener Bahn zu bauen. Eine Englische Gesellschaft soll das Capital für letztere Bahn hergeben wollen.

Holsteinische Eisenbahnprojecte. Zu einer Bahn von Oldesloe über Schwarzenbeck nach Büchen ist dem Engländer Morton Peto Concession ertheilt.

Eisenbahn-Betrieb.

—y— **Mitteldeutscher Eisenbahnverband.** (Güterverkehr). Soeben ist Nachtrag I. zum Tarif für den Transport von Gütern, Thieren, Fahrzeugen, Leichen etc. vom 1. Mai 1862 vertheilt worden, welcher die vom 1. December a. c. ab gültigen Tarifsätze für den directen Güterverkehr mit den Stationen der Badischen Wiesenthal-Bahn: Lörrach und Schlopfheim enthält. —

Taunus Eisenbahn. (Directer Güter-Verkehr der Station Frankfurt mit der Kgl. Saarbrücker, der Saarbrück-Trierer u. Rhein-Nahe Bahn via Rüdesheim und Bingerbrück). Am 20. November ist der zur Verbindung der Rhein-Nahe Eisenbahn und der Herzoglich Nassauischen Staats-Eisenbahn eingerichtete Gütertraject zwischen Bingerbrück und Rüdesheim und zwar sowohl für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen, wie für Colligüter, dem öffentlichen Verkehr übergeben worden, sowie ein directer Güterverkehr zwischen den sämmtlichen Stationen der Kgl. Saarbrücker-, Saarbrück-Trierer- u. Rhein-Nahe Bahn einerseits und den sämmtlichen Stationen der Herzoglich Nassauischen Staats-Eisenbahn, sowie der Station Frankfurt der Taunus-Eisenbahn andererseits mit directen Frachtsätzen ins Leben getreten.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Nach der Südd. Ztg. wäre die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn vorbehaltlich der Genehmigung der betreffenden Regierungen, an die Hessische Ludwigsbahn in der Art

verkauft, dass für fünf Actien der Hanauerbahn (im Nominalbetrag von 1250 fl.) 750 fl. 4½procentige Hessische Ludwigsbahn-Prioritäten und 500 fl. Hessische Ludwigsbahn-Actien gegeben werden. Sollte der Verkauf sich als unausführbar erweisen, so pachte die Ludwigsbahn die Hanauer, indem sie den gleichen Betrag der nach Massgabe der Verkaufsbedingungen den Hanauer Actionären zufallen würde, als Pacht zahlt. Die N. Fr. Ztg. setzt hinzu, dass die Actionäre der Frankfurt-Hanauer Bahn auf den 29. d. Mts. zur General-Versammlung behufs Genehmigung dieses Vertrags einberufen seien.

Die Verkäufer, die Actionäre der Frankfurt-Hanauer Bahn, sollen nach Berliner Nachrichten so günstige Kaufbedingungen erlangt haben, weil die Bayerschen Staatsbahnen um den Anschluss concurrirt hätten, und durch Ankauf der Hanauer Bahn die Hessische Ludwigsbahn den Bayerisch-Rheinischen Verkehr ganz in die Hand bekomme und so von allen Seiten gegen jede Concurrenz gedeckt sei. Auch komme die durch die Rechtsrheinischen Bahnen für die Frankfurt-Hanauer Bahn bevorstehende Verkehrsentwickelung, die Reduction der Betriebs-Ausgaben sowie hauptsächlich der Umstand in Betracht, dass die Anlage eines Bahnhofes in Frankfurt a. M. der Hessischen Ludwigsbahn nunmehr ohne erhebliche Kosten möglich wird.

—r— **Eisenbahnverkehr auf den Bayer. Privatbahnen.** Der Verkehr auf den Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen im Monat October gestaltete sich wie folgt: 161,718 Personen ertrugen 128,295 fl., 832,084 Ctr. Güter 212,287 fl., Reisegepäck, Equipagen, Thiere etc. 13,262 fl. Summe der Einnahmen 353,844 fl. Mehreinnahme als im entsprechenden Monat des Vorjahres: 8532 fl. —

Die Pfälzische Ludwigsbahn ertrug im Monat October 201,887 fl., 1605 fl. mehr, als im gleichen Monat des vorigen Jahres.

Die Pfälzische Maximiliansbahn ertrug im October 35,953 fl., 9166 fl. weniger, als im October des Vorjahres.

ǂ **Oesterr. Eisenbahnen.** (Der Fahrkartenstempel.) In den Eisenbahnkreisen herrscht hier eine grosse Bestürzung über die vom Abgeordnetenhause beschlossene Besteuerung der Fahrkarten. Der Verkehr ist ohnehin in Oesterreich noch nicht derart entwickelt, dass er neue Steuerlasten tragen könnte, ohne in seinen Grundfesten erschüttert zu werden. Im Gegentheil, er bedarf noch lange Zeit des Spornes, denn die Wohlhabenheit herrscht in Oesterreich nur in sehr beschränkten Kreisen und stellt für den Eisenbahnverkehr ein verhältnissmässig geringes Contingent. Nur die gewerbs- und handelsbeflissene Bevölkerungskategorie giebt den Ausschlag für den Eisenbahnverkehr. Die minder bemittelte Classe, der Arbeiterstand, kommt hierbei fast gar nicht in Rechnung, da für ihn die Fahrtarife noch zu hoch gespannt sind. Nun kann man sich denken, welchen Eindruck ein durch neue Steuerauflagen erhöhter Fahrtarif machen muss. Jede Massregel, welche den Verkehr belastet, ist zugleich ein Hemmschuh für denselben. Das fühlt das Publicum voll und verurtheilt deshalb einstimmig die neue Steuerauflage, nicht etwa aus Furcht vor einer Steuerüberbürdung, denn Jedermann ist überzeugt, dass nur eine umfassendere Benutzung der Steuerfähigkeit der Bevölkerung die Valuta und die Finanzen regeln könne; aber wie gesagt, den Verkehr will man so viel als möglich geschont und die Entwickelung desselben nach Thunlichkeit gefördert wissen. Ob der fragliche Beschluss des Abgeordnetenhauses* geeignet sei, den Personenverkehr auf den Oesterreichischen Bahnen und Dampfschiffen zu beleben, ist leicht zu entscheiden. Die neue Gebühr kann vom rechtlichen Standpuncte den Transportgesellschaften füglich nicht aufgelegt werden, denn sie ist eigentlich eine indirecte Steuer, die von demjenigen getragen werden muss, der die Karte löst. Letztere ist gleichsam der Gegenstand der Consumtion und die für dieselbe zu entrichtende Steuer ist von den Consumenten und nicht von dem Producenten zu entrichten, so wie dies bei den meisten Consumtionssteuern der Fall ist. Eine weitere Frage ist nunmehr, ob die in Rede stehende Steuer einen entsprechenden Ertrag abwerfen wird. Man schätzt den durchschnittlichen Jahrespersonenverkehr auf den Oesterreichischen Bahnen und Dampfschiffen auf 5 Millionen Passagiere. Die erste Classe würde durchschnittlich (zu 14 kr. pr. Karte) eintragen: 140,000 fl., 1½ Millionen Passagiere II. Classe (zu 12 kr.) 180,000 fl., 2½ Millionen Passagiere III. Classe (zu 10 kr.) 250,000 fl., zusammen 570,000 fl. Aus dieser Zusammenstellung ist zu ersehen, dass die Passagiere III. Classe den absolut grössten Beitrag leisten und daher am meisten von der Steuer betroffen werden. Wenn die Transportunternehmungen geneigt sein würden, zur Hebung des Personenverkehrs die Fahrtarife zu ermässigen, so dürfte der Fahrkarten-Steuerertrag sich ebenfalls steigern; sie hätten dann aber eine nicht unbeträchtliche Mindereinnahme gegen früherhin.

* Nach dem jüngsten Beschlusse des Abgeordnetenhauses sollen Empfangs- und Aufnahmsscheine der Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Unternehmungen über die Uebernahme von Personen zum Transporte (Personenkarten) von jedem Stück bei einem Fahrpreise bis 50 kr. 1 kr. und mit der Beschränkung auf den höchsten Gebührensatz von 15 kr. so oftmal 1 Kreuzer, als 50 Kreuzer in dem Fahrpreise enthalten sind, besteuert werden, wobei jeder Rest unter 50 kr. als voll anzunehmen ist.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. In Elberfeld fand am 29. Nov. unter dem Vorsitze des Geh. Commerzienrath Daniel v. d. Heydt eine Generalversammlung statt, um endgültig darüber zu beschliessen: 1) ob und unter welchen Bedingungen die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft das gesammte Vermögen der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft zu dem Zwecke übernehmen soll, um die Prinz-Wilhelm Eisenbahn mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn als einen integrirenden Theil der letzteren zu vereinigen; 2) ob die zufolge des Statutnachtrags vom 6. Juli 1853 für den Bau der Dortmund-Soester Eisenbahn emittirten Stammactien Lit. B. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in Bergisch-Märkische Stammactien Lit. A. umgewandelt werden sollen; 3) ob die zufolge des mit dem Staate am 14. September 1850 abgeschlossenen Vertrages eingesetzte Deputation der Actionäre um zwei Mitglieder zu vermehren; 4) ob das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen sei; a) auf Herstellung einer Eisenbahn von Elberfeld nach Deutz resp. Cöln; b) auf Herstellung einer Eisenbahn von Unna nach Hamm; c) auf Herstellung einer festen Eisenbahn-Brücke bei Düsseldorf, behufs Verbindung mit dem linksrheinischen Bahnnetze; 6) ob zur Erledigung der vorstehend sub No. 1 bis 4 incl. aufgeführten Gegenstände die Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld und die Deputation der Actionäre unbeschränkt zu bevollmächtigen seien, die erforderlichen Vereinbarungen und Statut-Abänderungen herbeizuführen und die erforderlichen Capitalien durch Emission von neuen Stammactien oder Prioritäts-Obligationen zu beschaffen.

Sämmtliche unter 1—5 aufgeführten Anträge wurden mit überwiegender Majorität (im Verhältniss von 5 zu 1) von der Versammlung genehmigt. Weitere Mittheilungen behalten wir uns vor.

Ausland.

Berner Staats- (Ostwest-) Bahn. Der Berner Regierungsrath will die Staatsbahn von Neuenstadt bis Langnau in der ersten Hälfte der laufenden Verwaltungsperiode vollenden lassen, worauf dann die Frage, ob Staats- oder Privatbetrieb entschieden werden soll. Ferner soll die Jurabahnfrage durch Vervollständigung der Studien über Trace und sonstige Anlagebedingungen gefördert werden. Von Ausführung der Jurabahn ist im Programm des Regierungsraths noch keine Rede. Die Centralbahn hat also vor der Hand von der Concurrenzlinie durch den Jura noch nichts zu fürchten, während andererseits die Regierung den Bau der Linie von Biel bis Langnau mit aller Macht zu fördern bemüht ist.

Pferdebahn Zürich-Küssnacht. Die an einer Eisenbahn von Zürich nach Küssnacht betheiligten Gemeinden haben, um von Zürich nach Küssnacht am rechten Seeufer eine Pferdebahn nach dem Muster derjenigen von Genf nach Carouge anzulegen, ein Comité erwählt, welches zu Subscriptionen auffordern und die nöthige Concession nachsuchen soll.

Volkswirthschaftliches.

Die Oesterreichische Postverwaltung im Jahre 1861. Das Reinerträgniss aus dem Betriebe der Oesterr. Staatspostanstalt hat sich im Verwaltungsjahre 1860—1861 (1. November 1860 bis 31. Octbr. 1861) nahebei 3½ Millionen fl. ergeben, während dieselbe im nächstvorhergehenden Verwaltungsjahre nur 2½ Millionen abwarf.

Dampfschifffahrt zwischen England und Indien. Die grosse Engl. Dampfschifffahrts-Gesellschaft, welche die Verbindung Englands mit Indien über Egypten vermittelt, besitzt 2½ Million Pfd. Capital und etwa 50 Dampfer mit 10,000 Pferdekraft, nebst 70,000 Tonnen Gehalt. Die Reise geht von Southampton aus und dauert bis Gibraltar 5 Tage, von da bis Malta ebenfalls 5 Tage. Nach 6 Stunden Aufenthalt gelangt man von hier in 3 Tagen nach Alexandrien, von wo Eisenbahn und Post in 5 Stunden nach Cairo und in weiteren 4 Stunden nach Suez befördern. Von Suez braucht der Dampfer 6 Tage bis Aden und weitere 8 Tage bis Bombay.

Miscellen.

Ein theurer Brief. Von Bonn aus ward nach Russland ohnlängst ein Brief mit angeblich 600,000 S.-Rubel Werthpapieren abgesendet. Derselbe trug mehrere Adressen, kam aber wieder zurück, weil er der hohen Portokosten wegen nirgends Annahme gefunden hatte. So gipfelte sich das Retourporto bis auf 850 Thlr. Der Absender soll inzwischen verstorben und die Befürchtung gegeben sein, dass des Briefes Inhalt werthlos ist.

Ein wandernder Katechismus. Als Beleg für die Stabilität des Postwesens erzählte die „Bad. L.-Ztg.“, dass ein alter Heidelberger Katechismus seit Jahren zwischen einem Schriftsteller und seinem Verleger hin und her wanderte, weil das Manuscript nie die vorgeschriebenen 4 Loth wog. Wir sind, sagt die genannte Zeitung, ganz in dem gleichen Falle, indem wir den Packeten, welche nicht 4 Loth wiegen, jedesmal einen Schiefer beipacken, weil auf der Briefpost der Pack 18 Kreuzer kosten würde, während er mit dem Schiefer nur 10 Kreuzer kostet. (S. Ztg.)

Coursblatt vom 29. November 1862.

Redigirt von **R. Grossschupf.**

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende u. Zinsen in % 1860	1861	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf *	3½	3½	3½	B.	—	90	%
Aachen-Mastricht	0	0	4	B.	—	30¼	%
Albertsbahn (Dresden-Tharand)	0	0	4	L.	—	82¼	%
Altona-Kiel	8⅔	9	4	H.	137¼	—	% 1 Spec. = 3 B.-Mark
Amsterdam-Rotterdam (Niederl. Rheinb.)	5	5 1/10	4	B.	—	96¼	%
Aussig-Teplitz	4	5½	5	W.	—	173	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn * voll	4½	4½	4½	F.	—	107¾	%
ditto * m. 30 % Einz.	4½	4½	4½	F.	—	—	%
Bergisch-Märkische Lit. A.	5⅛	6½	4	B.	—	110¼	%
do. Lit. B.	4	4	4	B.	—	—	%
Berlin-Anhalt	6½	8¼	4	B.	—	146	%
Berlin-Hamburg	6¾	6	4	B.	123	—	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg	9	11	4	B.	—	214½	%
Berlin-Stettin	6 1/16	7 1/12	4	B.	133	—	%
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	W.	—	172	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	5½	6⅞	4	B.	—	140	%
Brieg-Neisse	2 1/16	3½	4	B.	—	83½	%
Brünn-Rossitz	1	1	5	W.	—	—	fl. ö.W. pr. 500 fl. C. M.
do. mit Prior.	7	6½	5	W.	200	—	do. pr. 200 fl. C. M.
Buschtehrader	10	7 4/5	5	W.	—	665	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	5	7½	4	L.	—	167	%
Cöln-Minden *	10½	12¼	3½	B.	—	191	%
Cosel-Oderberg (Wilhelmsb.)	0	0	4	B.	—	63	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	4½	4½	B.	94	—	%
do. do.	5	5	5	B.	—	98	%
Frankfurt-Hanau	3½	3½	3½	F.	—	76½	%
Galizische Carl-Ludwigsb. * 5 2/10	10 2/5	8½	5	W.	—	223 50	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	2½	4	H.	—	—	% 1 Spec. = 1½ Thlr.
Graz-Köflach	2⅝	4½	5	W.	—	161	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.
Hamburg-Bergedorf	8	8	4	H.	—	—	% 300 B.-M. = 150 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	5¾	7	4	F.	—	129½	%
				B.	—	130½	% 7 fl. s.W. = 4 Thlr.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	15½	15	5	W.	—	188 80	fl. ö.W. pr. 400 fl. C. M.
Kaiserin Elisabeth Westbahn *	5	5	5	W.	—	153	do. pr. 200 fl. C. M.
				F.	—	121½	fl. C. M. pr. do. 5/6 fl. S.W.
Kurfürst Friedr. Wilh. Nordb.	2¼	3	4	B.	—	63¾	%
Leipzig-Dresden	16	15 3/4	4	L.	—	275	%
Löbau-Zittau Lit. A.	0	½	4	L.	—	33	%
do. Lit. B.	4	4	4	L.	—	84	%
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. Ludw.-B.) *	9	8	4	F.	142½	—	%
				B.	—	141½	% 7 fl. S.W. = 4 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	18⅔	22½	4	B.	—	330	%
Magdeburg-Leipzig	15	17	4	L.	—	271¾	%
Magdeburg-Wittenberge	2	1⅛	4	B.	—	45¾	%
Mecklenburgische	2⅛	2⅞	4	B.	62¾	—	%
Münster-Hamm *	4	4	4	B.	97½	—	%
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Maxim.)	4½	4½	4½	F.	107½	—	%
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	B.	—	98⅞	%
Niederschles. Zweigbahn	½	1½	4	B.	67	—	%
do. Prior. Actien	5	5	5	B.	101	—	%
Oberschlesische Lit. A. u. C.	77/80	79/10	3½	B.	—	174¾	%
do. * Lit. B.	77/80	79/10	3½	B.	153½	—	%
Oesterr. Staats-E.-B. * 5 2/10 (Oest.-Franz.)	7	6 7/10	5	W.	—	236 50	fl. ö.W. pr. Stück
				B.	—	130	Thlr. von
				F.	—	226	fl. S.W. frs. 500.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. * 5 2/10	10	10	5	W.	—	288	fl. ö.W. pr. 480 fl. Einz.
Oppeln-Tarnowitz	2/5	5/6	4	B.	—	58	%
Pardub.-Reichenb. * (S.-Nordd. V.-B.)	5	5	5	W.	—	125 50	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Pressburg-Tyrnau I. Emiss.	0	0	—	W.	—	40	do. pr. do.
do. II. Emiss. m. Pr.	2½	3½	3	W.	98	—	do. pr. do.
Rendsburg-Neumünster	6½	6½	4	H.	—	—	% 1 Spec. = 4½ Thlr.
Rheinische	4½	5	4	B.	—	97⅞	%
do. Stamm-Prior.-Actien	4½	5	4	B.	105	—	%
Rhein-Nahe	0	0	4	B.	—	24⅜	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach *	3½	3 11/15	3½	B.	—	95	%
Stargard-Posen *	3½	4	3½	B.	—	111½	%
Steele-Vohwinkel (Prinz Wilhelms-B.)	2	½	4	B.	—	58	%
Taunusbahn	8	9 1/5	oh. Z.	F.	—	313	fl. S.W. pr. 250 fl. S.W.
Thüringische	6½	6⅜	4	B.	—	126	%
				L.	—	125	%
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	W.	—	147	fl. ö.W. pr. 140 fl. Einz.
Werrabahn †	2⅜	2⅛	4	B.	—	—	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz Brief	Geld	Versteht sich in
Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	93¼	—	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	100	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	71	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	71½	%
Albertsbahn I. Emiss.	4½	L.	102½	—	%
do. II. Emiss.	4½	L.	—	102¼	%
do. III. Emiss.	5	L.	—	102	%
Aussig-Teplitz	5	L.	—	102⅞	%
Bergisch-Märkische conv.	4½	B.	—	—	%
do. II. Ser. conv.	4½	B.	—	—	%
do. II. Serie (1855)	5	B.	—	—	%
do. III. Serie * 3½	3½	B.	84¾	—	%
do. IV. Serie	4½	B.	—	100¼	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	93¾	%
do. do. II. Ser.	5	B.	—	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	94	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	100	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	—	%
do.	4½	B.	—	100¾	%
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	99½	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	99¼	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A.	4	B.	—	99¼	%
do. B.	4	B.	—	—	%
do. C.	4	B.	—	97½	%
Berlin-Stettin	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	—	97	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	97	%
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	—	101¾	%
Böhmische Westbahn *	5 t. S.	W.	—	101	%
Breslau-Schweidnitz-Freib. D.	4½	B.	—	—	%
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	100¼	%
Cöln-Crefeld	4½	B.	99¾	—	%
Cöln-Minden	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	103	—	%
do. do.	4	B.	—	97	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	95¼	%
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	—	100¾	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	—	93¾	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	—	92¼	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	95	%
Frankfurt-Hanau	4½	F.	—	—	%
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	101 7/8	—	%
Gloggnitzer	5	W.	—	81 50	fl. ö.W. pr. 100 fl. C. M.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	—	92	do. pr. do.
	ö.W. 5	W.	—	88 50	do. pr. 100 fl. ö.W.
Kaiserin-Elisabeth-Westbahn *	5	W.	—	96 50	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto *	5	W.	—	101	do. pr. 100 fl. ö.W.
	in Silb.	F.	83¼	—	% 6 fl. ö.W. = 7 fl. S.W.
Kurfürst-Fr.-Wilh.-Nordbahn	4½	B.	—	—	%
Leipzig-Dresden	3½	L.	117½	—	%
do. von 1854	4	L.	—	102¼	%
Ludwigshafen-Bexbach I. u. II.	5	F.	—	—	%
do.	4½	F.	103	—	%
do.	4	F.	99⅝	—	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	L.	102⅞	—	%
		B.	102¾	—	%
Magdeburg-Leipzig	4	L.	100⅞	—	%
do.	4	L.	100¾	—	%
Magdeburg-Wittenberge	4½	B.	—	100	%
Mecklenburgische	4	B.	—	—	%
Niederschlesisch-Märkische	4	B.	99	—	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	99	—	%
do. conv. III. Ser.	4	B.	98½	—	%
do. IV. Ser.	4½	B.	—	101⅞	%
Oberschlesische A.	4	B.	—	—	%
do. B.	3½	B.	88¼	—	%
do. C.	4	B.	—	—	%
do. D.	4	B.	—	97⅜	%
do. E	3½	B.	84¾	—	%
do. F. * 3½	4½	B.	—	101	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn	3	W.	—	134 25	fl. ö.W. pr. 500 fs.
		B.	—	274½	fs. pr. do. 300/80 Thlr.
		F.	55	—	% S.W., 4 fs. = 28 kr.
Oesterr. Süd. Lomb.-Ven. *	3	W.	—	128	fl. ö.W. pr. 500 fs.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	75 50	%
Rheinische	4	B.	96	—	%
do. *	3½	B.	90	—	%
do. III. Emiss. v. 1858 u. 1860	4½	B.	99⅞	—	%
do. do. v. 1862	4½	B.	99⅝	—	%
Rhein-Nahe *	4½	B.	—	101¼	%
do. II. Emiss. *	4½	B.	—	101¼	%
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	—	%
do. III. Emiss.	4½	B.	—	100	%
Stargard-Posen	4	B.	—	—	%
do. II. Emiss.	4½	B.	—	101¼	%
do. III. Emiss.	4½	B.	101½	—	%
Steele-Vohwinkel (Pr. Wilh.-B.) I. S.	5	B.	—	—	%
do. II. Serie	5	B.	—	—	%
do. III. Serie	5	B.	—	—	%
Thüringische I. Emiss.	4	L.	—	99¾	%
do. II. Emiss.	4½	L.	—	102⅛	%
do. III. Emiss.	4	L.	99¾	—	%
do. IV. Emiss.	4½	L.	101¾	—	%
Werrabahn *	5	L.	102⅝	—	%

Bemerkungen.

Auf die mit * ohne Nebenbemerkung bezeichneten Papiere sind die Zinsen vom Staate bis zu der Höhe garantirt, welche im Börsen-Zinsfuss der Stamm-Actien und im Zinsfuss der Prioritäts-Obligationen ihren Ausdruck findet. — Im anderen Falle giebt die neben dem * befindliche Procent-Zahl die Höhe der Staatsgarantie an. — † Auf die Stamm-Actien der Werrabahn ist die Garantie der betreffenden Staaten eine beschränkte.

Die Börsen **Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Wien** sind durch die Buchstaben **B., F., H., L.** und **W.** bezeichnet, woran sich die daselbst notirten Tages-Course, sämmtlich vom obigen Datum, schliessen.

Als Börsen erscheinen die Plätze, an welchen regelmässige Umsätze in den betreffenden Effecten statt finden; doch ist hierbei zu bemerken, dass die Actien und Obligationen mehrerer Bahnen, deren Tages-Course nur von einer dieser Börsen gegeben sind, auch an anderen der obigen Plätze gleichzeitig umgehen und notirt werden.

Weitere Vervollständigungen dieses Coursblattes bleiben vorbehalten.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Königliche Ostbahn.

Mit der am 4. December d. J. stattfindenden Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie der Bromberg-Warschauer Bahn kommt der bisherige Fahrplan für die Bromberg-Thorner Bahnstrecke ausser Anwendung und tritt für die Bahnstrecke von Bromberg bis zu dem Preussischen Grenz-Bahnhofe Otloczyn folgender neuer Fahrplan in Kraft.

A. Richtung Bromberg-Otloczyn.

Stationen	Schnellzug I.	Aufenthalt Min.	Zug IV.	Aufenthalt Min.	Güterzug V.	Aufenthalt Min.
	Aus Berlin 10 45 Abds.		Aus Danzig 5 5 Morg.			
Bromberg Abf.	7 38 Morg.	24	10 38 Vorm.	27	9 27 Abds.	
Schulitz „	8 7 „	2	11 23 „	5	10 15 „	5
Thorn „	8 52 „	5	12 45 Mitt.	28		
Ankunft					11 17 „	
Otloczyn Abf.	9 16 Vorm.	5	1 17 „	7		
Alexandrowo „	10 22 „	60	2 37 Nchm.	70		
Warschau Ank.	6 — Abds.		10 — Abds.			

B. Richtung Otloczyn-Bromberg.

Stationen	Schnellzug II.	Aufenthalt Min.	Zug III.	Aufenthalt Min.	Güterzug VI.	Aufenthalt Min.
Warschau Abf.	10 15 Vorm.		7 30 Morg.			
Alexandrowo „	6 49 Abds.	57	3 52 Nchm.	75		
Otloczyn „	7 9 Abds.	15	4 12 Nchm.	15		
Thorn „	8 9 „	45	5 21 „	45	5 24 Morg.	
Schulitz „	8 43 „	2	6 21 „	5	6 28 „	5
Bromberg Ank.	9 6 „	16	7 — Abds.	21	7 9 „	
	in Berlin 5 15 Morg.		in Danzig 11 58 Nachts			

Die Züge **I** und **II** befördern nur Personen in I. und II. Wagenclasse und haben in Bromberg directen Anschluss an die Ostbahn-Schnellzüge von und nach Berlin, während die beiden Züge **IV** und **III** Personen in I., II., III. und IV. Wagenclasse, sowie Vieh und Eilgut befördern und in Bromberg directen Anschluss an die Ostbahn-Personenzüge in der Richtung von und nach Königsberg haben.

Die Güterzüge **V** und **VI** coursiren nur zwischen Bromberg und Thorn und haben auf ersterer Station unmittelbaren Anschluss an die Schnellzüge in der Richtung von und nach Königsberg. Dieselben befördern Personen in II., III. und IV. Wagenclasse.

Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten und daselbst verkäuflichen Fahrpläne.

Bromberg, den 28. November 1862.

Königliche Direction der Ostbahn.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Internationaler-Belgischer Eisenbahn-Verkehr.

Zum 1. Januar 1863 tritt an Stelle des gegenwärtigen **Belgisch-Preussischen** Verbands-Reglements vom 15. August 1854 ein neues

a) belgisch-**rheinisch**-preussisches — per Herbesthal

b) belgisch-**niederländisch**-preussisches — per Mastricht

mit ganz gleichmässigen Tarifen und Bestimmungen in Kraft, welche beide für unsere Route die Grundsätze und Tarife des internationalen französischen Reglements vom 1. Juli 1860 adoptiren, für die Belgischen Bahnstrecken einerseits zwar eine Erhöhung der II. Güter-Section von $3^1/_2$ Cent. auf 4 Cent. per 100 Kilo & lieue, andererseits aber eine umfassende Ermässigung der langen Strecken in allen Güterclassen enthalten, ausserdem im Uebrigen aber noch weitere Erleichterungen für den Güterverkehr durch Einschiebung billigerer Unterclassen für Halbfabricate und Rohproducte und durch Ermässigung des Transits nach und von den Seehäfen Antwerpen, Ostende, Gent, sowie nach und von den Grenz-Stationen Ouièvrain, Mouscron und Erquelinnes, ingleichen nach und von Ruhrort und Düsseldorf einführen.

Nach Vollendung des Druckes erfolgt rechtzeitig nähere Anzeige über die Verkaufs-Stellen des neuen Reglements.

Aachen, den 29. November 1862.

Kgl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von

4,200 Stück eichenen Stossschwellen,
24,400 „ „ Mittelschwellen

für die Altenbeken-Holzmindener Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserm Centralbüreau einzusehen und von demselben gegen Erstattung der Copialien zu beziehen.

Unternehmungslustige wollen ihre Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Schwellenlieferung“

portofrei bis zum **29. December d. J., Vormittags 10 Uhr,** bei uns einreichen, und sollen die eingegangenen Offerten am gedachten Tage in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Münster, den 3. December 1862.

Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

600 Ctr. Garnabfall zum Putzen der Betriebsmittel,
2800 „ raffinirtes Rüböl (Brennöl) excl. Fass,
1000 „ Schmieröl zu Locomotiven, „ „
1000 „ Schmieröl zu Wagen, excl. Fass,

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag, den 9. December d. J., Vormittags 10 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Uebernahme der Lieferung von Garnabfall resp. Schmieröl oder Rüböl“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften dieser Bedingungen, gegen Erstattung der Copialien, in Empfang genommen werden.

Berlin, den 23. November 1862.

Königl. Direction.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 80 Stück Gussstahl-Reifen für Locomotiven im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch, den 17. December d. J., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Gussstahl-Reifen für Locomotiven"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, so wie bei dem Ober-Maschinenmeister Wöhler in Frankfurt a./O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften dieser Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Copialien, in Empfang genommen werden.

Berlin, den 26. November 1862.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der Werkstatts-Materialien und Utensilien für das Jahr 1863 als: Kupfer, Messing, Eisen-, Zink-, Ponton- und Kreuzblech, Blei, Zinn, Draht, Guss- und Federstahl, Diverse Eisensorten, Eisenguss, Glas, Drahtstifte, Nägel, Schrauben, Niete, Posamentir- und Sattlerwaaren, Tuch, Seidenzeug, Leinwand, Bindfaden, Maler-Materialien, Terpentin- und Leinöl, Holzkohlen, Kautschukfabrikate, Feilen und diverse kleine Werkzeuge im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Freitag, den 12. December d. J., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien und Utensilien"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, so wie bei dem Ober-Maschinenmeister Wöhler auf dem Bahnhofe zu Frankfurt a. O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Copialien in Empfang genommen werden.

Berlin, den 25. November 1862.

Königl. Direction.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die Lieferung folgender Betriebsmaterialien für das Jahr 1863 soll im Wege der Submission verdungen werden:

1) 788 Centner rohes } Rüböl,
2) 522 „ raffinirtes }
3) 160 „ Talg,
4) 556 „ Maschinenöl,
5) 520 „ Putzlappen.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Betriebs-Material pro 1863"

bis zu dem in unserem Büreau anstehenden Submissionstermine

den 9. December cr., Vormittag 11 Uhr,

einzureichen, an welchem dieselben in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen sind in unserem Büreau einzusehen, auch werden auf portofreie an uns gerichtete Anträge Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Copialien ertheilt.

Breslau, den 29. November 1862.

Directorium.

Königliche Ostbahn.

Für die längs der Königlichen Ostbahn von Frankfurt a. O. bis Eydtkuhnen und von Dirschau bis Danzig geführte Telegraphen-Linie sollen 2100 Stück kieferne, im Wadel gefällte, $5^1/_2$ Zoll im Zopf starke Telegraphenstangen und zwar:

1,500 Stück à 16 Fuss Länge,
300 „ à 21 „ „
300 „ à 26 „ „

anzuliefern bis zum 1. Mai k. Js. auf einem beliebigen Bahnhofe der Ostbahn oder auch auf einer beliebigen zur Wiederverladung auf Eisenbahn-Transportwagen geeigneten Stelle, im Wege der öffentlichen Submission beschafft werden.

Die Lieferungs-Offerten, welche auf beliebige Quanta jedoch nicht unter 100 Stück und auf jede beliebige Gattung der vorbezeichneten drei Längen abgegeben werden können, sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Telegraphenstangen für die Königl. Ostbahn"

bis zum Submissionstermine

Sonnabend, den 20. December 1862, $11^1/_2$ Uhr Vormittag,

an den Unterzeichneten einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen können im Büreau des Unterzeichneten eingesehen, auch auf portofreie Anträge gegen 5 Sgr. Copialien von demselben bezogen werden.

Bromberg, den 29. November 1862.

Der Königliche Eisenbahn-Telegraphen-Inspector
(gez.) Schröter.

Königliche Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von
456 Stück Radreifen (tyres) von Gussstahl,
636 Stück dergleichen von Puddelstahl und
1565 Stück schmiedeeisernen Siederohren für Locotivkessel
erforderlich geworden.

Zur Verdingung dieser Lieferungen ist ein Submissions-Termin auf

Donnerstag, den 18. December cr., Vormittags 11 Uhr,

in dem Büreau des Unterzeichneten auf dem Bahnhofe Bromberg angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung der für die Königl. Ostbahn pro 1863 erforderlichen Radreifen resp. Siederohren"

versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den unterzeichneten Ober-Maschinenmeister zu übersenden. Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsorte „Bromberg" noch ausdrücklich zu bemerken „Bahnhof".

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termine in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Gesuche unentgeltlich zugesandt.

Bromberg, den 20. November 1862.

Der Königl. Ober-Maschinen-Meister.
Rohrbeck.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn.

October 1862:	für Pers.	für Güter.	Summa.	Oct. 1861:	bis ult. Oct. 62:
Thlr.	25,596	60,026	85,622	110,490	813,368

gegen 743,906 Thlr. in denselben Monaten des Jahres 1861.

Kgl. Sächs. Staats- und die in Staatsverwaltung bef. Privateisenb.

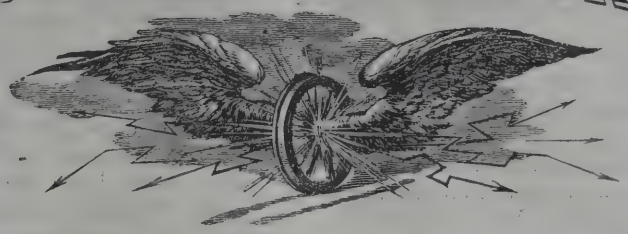
October 1862:	Länge	für Personen	Güter	Summa:
Westl. Staatseisenb.	49,5	94,030 Thlr.	229,663 Thlr.	323,693 Thlr.
Oestl. „	26,5	57,154 „	104,266 „	161,420 „
Privateisenbahnen	8,1	5,886 „	13,475 „	19,361 „
Summa Octobr. 1862:	84,1	157,070 „	347,404 „	504,474 „
„ „ 1861:	80,6	159,691 „	333,545 „	493,236 „
Daher Differenz 1862:	+3,5	—2,621 „	+ 13,859 „	+ 11,238 „

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 99. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 10. December 1862.

Inhalt: Ankündigung, das fernere Erscheinen unserer Zeitung betreffend. — Die Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1861 nach Inhalt der Geschäftsberichte der betreff. Eisenbahnverwaltungen. I. Die Geschäftsberichte. — Das officielle Coursbuch des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Schweizer Eisenbahn-Projecte. — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Hessische Ludwigsbahn. Bebra-Fulda-Hanau. Darmstadt-Mannheim. Gössnitz-Gera. — Eisenbahn-Betrieb: Hessische Ludwigsbahn. — Ausland. — Technische Notizen. — Volkswirthschaftliches. — Schifffahrt. — Miscellen. — Anzeiger: I. Officieller Theil: Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Einlösung der Zins-Coupons. Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, Submission. Königl. Ostbahn, neuer Fahrplan. Kgl. Hannoversche Staatseisenbahnen, Betriebs-Eröffnung der Zweigbahn von Burg-Lesum nach Vegesack. Submissionen der Oberschlesischen, Kgl. Westfälischen Eisenbahn. — Einnahmen der Buschtěhrader, K. K. priv. Südlichen Staats-, Lomb.-Venet. u. Central-Italienischen, der Frankfurt-Hanauer, Oppeln-Tarnowitzer und Taunus-Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Ankündigung.

Mit Beginn des nächsten Jahres wird unsere Zeitung

einmal wöchentlich

in der Stärke von 1½—2 Bogen erscheinen und ohne dass eine wesentliche Minderung ihres bisherigen Umfangs stattfindet, eine Herabsetzung des Abonnementspreises von 5 Thaler auf

Vier Thaler

eintreten.

Wir werden bemüht sein, die Zeitung in ihrer bisherigen uns vielfach ausgesprochenen Geltung namentlich in den Kreisen der eigentlichen Eisenbahn-Beamten von Fach zu erhalten und hier womöglich noch in erhöhtem Masse anregend zu wirken. Wir freuen uns in dieser Richtung, dass ein erfahrener Eisenbahn-Techniker gewonnen worden ist, welcher für die möglichst reichhaltige Ausstattung der Zeitung mit Referaten aus dem Gebiete der Eisenbahn-Technik und Mechanik besorgt sein wird. Andererseits werden wir in unserer Zeitung, welche den politischen Tages- und den Börsenblättern gern den Vorrang sofortiger Benachrichtigung des Publicums lässt, in gesichteter, übersichtlicher Weise, nicht nur künftig Wochenberichte über die Ereignisse im Bau und Betriebe der Eisenbahnen, sondern auch auf einem besondern Raum unterhaltende interessante Beschreibungen fremder Bahnen, Biographieen von Männern, welche im Verkehrswesen eine hervorragende Rolle gespielt haben (wo thunlich unter Beifügung von Abbildungen), sowie Mittheilungen aus dem Wirthschafts- und Culturleben der Völker überhaupt bringen, insoweit dasselbe zu den Eisenbahnen Bezug hat.

Ferner werden unsere Leser jederzeit von den eintretenden Aenderungen der Fahrpläne auf den Deutschen Eisenbahnen durch das vom Frühjahr 1863 an in der Stärke von ca. 17 Druckbogen erscheinende

officielle Coursbuch des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,

von welchem wir in dieser Nummer eine Probe mittheilen., in Kenntniss gesetzt werden, wobei wir bemerken, dass dasselbe von der Zeit seines Erscheinens an zweimal des Jahres (im Frühjahr und Herbst unter Nachlieferung der inzwischen eintretenden Aenderungen) unserer Zeitung **gratis** beigegeben wird.

So wird denn die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eine wesentliche Bereicherung erfahren und ihrem Leserkreis ein erhöhtes Interesse bieten.

Neue tüchtige Kräfte, namentlich aus den practischen Eisenbahn-Beamten-Kreisen, welche durch ihre Mitwirkung uns unterstützen wollen, heissen wir hiermit willkommen.

Unsere geehrten Leser aber bitten wir um recht baldige Erneuerung des Abonnements, damit in der Zusendung keine störende Unterbrechung eintritt.

Leipzig, im December 1862.

Die Redaction.

Die Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1861
nach Inhalt der Geschäftsberichte der betr. Eisenbahnverwaltungen.

I. Die Geschäftsberichte.

Nachdem uns die neuesten Jahresberichte über die einzelnen Deutschen und Oesterreichischen Bahnen nunmehr in möglichst vollständiger Sammlung vorliegen und damit ein theilweise durch Specialkarten und graphische Darstellungen ausgestattetes statistisches Material über die verschiedensten inneren Betriebszweige, Einrichtungen und Verhältnisse in so reichem Masse gegeben ist, dass sich jetzt ein Gesammtüberblick über das ganze grosse Vereinsnetz erschliesst, säumen wir nicht, das Interessanteste aus diesen Mittheilungen als Anhaltspuncte für eine vergleichende Statistik in unserer Zeitung den geehrten Lesern schon jetzt vor dem Erscheinen der amtlichen Statistik vorzulegen*. Vorher aber wollen wir versuchen, die leitenden Gesichtspuncte darzulegen, welche unserer Ansicht nach bei Ausarbeitung der Geschäftsberichte hauptsächlich ins Auge zu fassen sind und werden daran im Interesse der Sache einige bescheidene Wünsche knüpfen.

Der Geschäftsbericht einer Bahn ist zunächst ein Rechenschaftsbericht für die Eigenthümer der betreffenden Bahn, mögen dies nun Private (Actionäre) oder der Staat sein. Er soll aber zugleich einen statistischen Ueberblick der Gesammt-Resultate des Bau und Betriebes geben, welcher zur Mittheilung an die anderen Bahnverwaltungen und zur Kenntnissnahme eines Jeden, der sich für die Verhältnisse der Bahn interessirt, gedruckt wird. Fast das ganze technische Detail der Berichte ist offenbar auf den Zweck hin ausgearbeitet, damit dasselbe den fremden Bahnen zur Vergleichung mit den gleichen Verhältnissen auf ihren Bahnen diene. Geht man hiervon aus, so wird sich der Wunsch erklären, dass die procentualen Zahlen, welche vorzugsweise (aus naheliegendem Grunde) die fremden Bahnen oder den Statistiker und Nationalöconomen von Fach interessiren, in allen Geschäftsberichten gegeben werden möchten**. Die blossen, nackten absoluten Massensummen an sich haben, in ihrer völligen Zusammenhangslosigkeit hingestellt, weder Interesse noch Werth, da es zur Würdigung der Bau- und Betriebs-Resultate ziemlich gleichgiltig ist, ob die bezügliche Bahn 1 oder 200,000 Centner transportirte***.

Dies leitet uns auf einen weitern Wunsch. Es ist angemessen und dankenswerth, dass die meisten Berichte unter der Rubrik „Allgemeines" ein einleitendes historisches und sachliches Referat geben und wiederholen; es fehlt aber hierbei oft der unerlässliche volkswirthschaftliche Theil, es fehlt ein lebensvolles Bild, welches die Güterbewegung, die localen montanen, gewerblichen und öconomischen Productions-Verhältnisse nach Umfang, Oertlichkeit etc., welche den Verkehr der betreffenden Bahn bedingen, schildert. Bisher stehen, selbst nach Beifügung jener Massengüter-Classification, immer nur dürre, für den auswärtigen Leser wenig interessante Summen da, welche selbst für den Actionär, — sind sie sehr gross, nur angenehme Dividenden-Factoren bilden, sind sie unter den Erwartungen, zur chromatischen Tonleiter werden. Der in die speciellen Verhältnisse der Bahn nicht eingeweihte Leser wird schwerlich die Ursache finden, aus welcher diese oder jene Waarenkategorie eine der Hauptgüterclassen der Linie bildet. Leben und Farbe aber erhalten diese Zahlen erst durch allgemeine Angabe der wirthschaftlichen Productionsquellen, aus denen die Güter der Bahn zuströmen.

Würden die Bahnverwaltungen auf diese Weise sich bemühen, für ihren Verkehr noch ausführlicher als bisher die erklärenden Unterlagen beizufügen, würden sie angeben, welche überseeischen Ein- u. Ausfuhrartikel, welche industriellen Productionszweige und Etablissements, was für Berg- und Hüttenwerke, welche Ackerbau-Erzeugnisse die Hauptfactoren ihres Güterzuflusses seien und in welcher Weise diese geographisch entweder sich um die Bahn gruppirten oder der Bahn als Durchgangsgüter zuflössen, resp. zufliessen müssten, würden wir so einen Einblick erhalten in die Ursprungsländer selbstverständlich nur der Hauptmassengüter, der Producte der Montan- und Gewerbe-Industrie sowie des Ackerbaus, so würden wir durch die Geschäftsberichte in die Handels- und Industrie-Bewegung des speciellen Bahngebiets vollkommen eingeführt werden, und zwar in einer Weise, welche die kahlen Zahlengerüste zu einem geschlossenen Bau werden liessen, der des schützenden Fundaments nicht mehr entbehrte.

Wie in heutiger Zeit selbst Regierungen ihre Budgets nicht mehr blos in nackten Zahlen, sondern mit detaillirterer Angabe der die einzelnen Einnahme- und Ausgabeposten bedingenden und erklärenden Verhältnisse vorlegen, und neben denselben auch die Handelsgesellschaften diesen Anforderungen der Zeit folgen, so ist es auch Sache der Eisenbahnen, die Jahresberichte volkswirthschaftlich begründet und ausgeführt dem Publicum vorzulegen. Hierbei erscheint es zugleich, gegenüber der brennenden und zumeist sich gegen die Directionen richtenden Tarif-Reductions-Fragen, höchst nothwendig, mehr auf diejenigen Momente der Bahn einzugehen, welche aus speciellen localen Gründen die Selbstkosten des Gütertransports bestimmen und beziehentlich vertheuern. Denn wenn es einzelne Bahnstrecken giebt, welche entweder wegen sehr schwierigen Terrains oder sehr hohem Bodenpreise ungeheure Summen gekostet haben oder wegen bis zum zulässigen Maximum ausgeführter Steigungen bisweilen nur den vierten Theil Achsen (z. B. Strecken der Tharandt-Freiberger) anzuhängen gestatten, oder einen gegen andere Bahnen vertheuerten Bezug ihres Heizmaterials haben, so sind dieses lauter Verhältnisse, deren Darlegung in den Rechenschaftsbericht gehört und die so häufig unverständigen Declamationen der Handelswelt in schroffen Anforderungen an den Tarif nicht aufkommen lassen oder widerlegen würden. Diese Momente müssen ebenso der Presse in die Hand gegeben werden, wenn sie mehr objectiv jene Fragen zu discutiren und zu beurtheilen im Stande sein soll.

Nicht weniger gehört in die Anführung des Anlagecapitals eine summarische Notiz über die Kosten der Grunderwerbungen in einem quadratischen Masse, denn ohne eine solche Notiz ist das Anlagecapital häufig ein Räthsel. Man denke beispielsweise nur an städtische Verbindungsbahnen zwischen entfernten Bahnhöfen oder an Bahnen, welche durch Gegenden mit intensiver Bodenbewirthschaftung gehen, wo die Grunderwerbung jederzeit enorme Summen verschlingt.

Allen diesen von uns angegebenen Puncten wünschten wir eine ernste Berücksichtigung Seitens der geehrten Bahnverwaltungen.

Wenden wir uns nun zu den einzelnen Berichten. Von den Staatsbahnen haben zur Zeit ausser dem vor Kurzem erschienenen Geschäftsbericht der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahnen pro 1861 nur die vier Preussischen ihre Berichte über das Jahr 1861 veröffentlicht, die an Gründlichkeit und Ausführlichkeit nichts vermissen lassen. Dies gilt besonders von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und der Königl. Ostbahn. Von den „Statistischen Nachrichten über die sämmtlichen Preussischen Eisenbahnen" ist dagegen erst der Jahrgang 1860 erschienen. Die neueste Nachweisung über Bau und Betrieb der Hannoverschen Eisenbahnen behandelt das Rechnungsjahr vom 1. Juli 1860 bis dahin 1861. Die neueste Nachweisung der Betriebsergebnisse bei den Staats- und Privat-Eisenbahnen im Königreiche Sachsen (welche besonders schön ausgestattet ist), sowie über die Betriebsresultate der Main-Neckar Eisenbahn umfassen das Kalenderjahr 1860. Die neueste (neunte) Nachweisung über den Betrieb der Königl. Bayerischen Verkehrsanstalten betrifft das Etatsjahr vom 1. October 1859 bis dahin 1860. Von den noch übrigen Staatsbahnen, der Königl. Württembergischen, der Herzoglich Nassauischen und der Main-Weser Bahn*, werden besondere Jahresberichte bis jetzt nicht veröffentlicht.

---

* Ohne Verschuldung der geschäftsleitenden Direction hinkt dieselbe leider noch immer hinter der Zeit her. Die Vereins-Statistik pro 1860 ist übrigens soeben erschienen; für die pro 1861 liegen noch nicht von sämmtlichen Bahnverwaltungen die nöthigen Mittheilungen vor. Man hat bei uns noch nicht jene strenge Pünctlichkeit erreicht, in welcher England so gross dasteht, wofür wir nur erwähnen, dass dort häufig bereits am 15. Januar die Zoll- und Postausweise des verflossenen Jahres gedruckt vorliegen.

** Die für die vergleichende Statistik wichtigsten Verhältnisszahlen suchten wir in No. 60 nach der Vereins-Statistik zusammenzustellen.

*** Nur insoweit ist solches interessant, als die entsprechende Summe des Vorjahres zur Vergleichung mit angegeben wurde.

* Ueber die Main-Weser Bahn vgl. in No. 45 die Tabelle des Betriebs bis 1860.

In weit grösserer Vollständigkeit sind naturgemäss die Berichte der Privatbahnen pro 1861 vorhanden. Mit einziger Ausnahme der Böhmischen Westbahn und der Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahn, welche bis jetzt keine Geschäftsberichte ausgaben, liegen uns über sämmtliche im Jahr 1861 im Betrieb befindliche Deutsche und Oesterreichische Actien-Bahnen Berichte vor*. Die Zahl dieser Bahnen ist 56, nämlich 24 Preussische, 11 andere Norddeutsche, 12 Oesterreichische (von denen aber die Mohács-Fünfkirchener Bahn nicht in einem besondern Berichte, sondern als Bestandtheil des Donau-Dampfschifffahrt-Unternehmens in dem dasselbe betreffenden Geschäftsberichte beiläufig behandelt wird) und 9 Südwestdeutsche Bahnen.

Hinsichtlich ihrer Form und Ausführlichkeit weichen die Berichte der einzelnen Bahnen ausserordentlich von einander ab. Die umfänglichsten und ausführlichsten sind die über mehrere Preussische Bahnen, vor allen über die Rheinische, die Cöln-Mindener, die Bergisch-Märkische und die Oberschlesische Bahn etc. Es liegt in der Natur der Sache, dass oft der eine Bericht mit grosser Ausführlichkeit behandelt, was der andere ganz mit Stillschweigen übergeht, wodurch eine Vergleichung der Angaben nicht wenig erschwert wird. So enthalten einige Berichte — z. B. der der Berlin-Anhalter Bahn — keine Angaben über das Verhältniss des Localverkehrs zum directen und durchgehenden Verkehr, dagegen aber ausführliche Mittheilungen über den Personen- u. Güterverkehr zwischen den einzelnen Stationen. Die Sächsischen Berichte und ein Theil der Oesterreichischen enthalten keine Angaben der Personenmeilen und Centnermeilen. Ein Ausnahme macht in letzterer Hinsicht nur der Bericht über die Leipzig-Dresdner Bahn, welcher aber dagegen die Zahl der wirklich transportirten Centner übergeht. Der Bericht über die Bayerischen Ostbahnen giebt für das letztverflossene Geschäftsjahr (vom 1. October 1860 bis dahin 1861) weder die Zahl der Personen noch die Zahl der Centner, sondern nur die erzielte Einnahme an, verbreitet sich aber ausführlich über die Betriebsresultate des vorhergehenden Jahres. Der compendiöseste aller Berichte ist der über die Cottbus-Schwielochseer Pferdebahn — er besteht aus einem einzigen Quartblatt.

Wir werden in einem weitern Artikel versuchen, die Haupt-Betriebsergebnisse des Jahres 1861 nach Inhalt der Geschäftsberichte vorzulegen, namentlich die Stärke des Personen- und Güterverkehrs, sowie die Resultate der Gesammt-Einnahme und Ausgabe. Schliesslich werden wir als ebenfalls sehr wichtige, in fast sämmtlichen Geschäftsberichten gleichmässig und eingehend behandelte Puncte die Stärke des Wagenparks sowie die der Reserve- und Erneuerungsfonds durch statistische Tabellen vor Augen führen.

* Bei den beiden Pfälzischen Bahnen und der Bayerischen Ostbahn fällt das Geschäfts- oder Verwaltungsjahr nicht mit dem Kalenderjahre zusammen, sondern beginnt (wie bei den Bayerischen Staatsbahnen) am 1. October und endigt am 30. September.

Das officielle Coursbuch des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

(mit den Fahrplänen der Berlin-Anhalter Bahn als Probe).

Wohl keinem Eisenbahn-Reisenden aus den gebildeten Ständen ist die ebenso grosse Wichtigkeit als fast absolute Unentbehrlichkeit der Coursbücher über die Fahrpläne der verschiedenen Linien im Einzelnen sowohl als über die ineinandergreifenden correspondirenden Züge im Deutschen Bahnnetz und im internationalen Verkehr mit dem Auslande unbekannt; wohl kaum eine einzige grössere Tour wird heutzutage von Jemand unternommen, ohne dass er nicht eines dieser Coursbücher zur Hand hätte als einen jederzeit zur Auskunft bereiten Freund und Führer, von dem er rechte Zeit und Stunde an den Stationen und den besten Weg und die kürzeste Richtung für seine Reiseroute bezeichnet erhält.

Bisher ist die Ausarbeitung dieser so äusserst mühsamen Werkchen lediglich ohne officielle oder officiöse Beihülfe Seitens der Eisenbahndirectionen von dem Eisenbahnwesen fernstehenden Verfassern geschehen, und wir können diesen Arbeiten, deren ungemein grosse Schwierigkeiten wir mehr als irgend Jemand abzuschätzen vermögen, unsere Anerkennung nicht versagen.

Ein Missstand aber war vorhanden, welcher von den Verfassern der bisherigen Coursbücher selbst oft und offen beklagt wurde, der nämlich, dass sie sich häufig nicht ohne Schwierigkeit und eben so häufig nicht rechtzeitig genug in Kenntniss und Besitz neuer, veränderter Fahrpläne auf einzelnen Linien zu setzen vermochten.

Es war deshalb ein dankenswerther, weil im Bedürfniss der Verhältnisse liegender Entschluss der Danziger Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, die Herausgabe von periodisch erscheinenden Coursbüchern fortan auch selbst in die Hand zu nehmen, ihnen durch den officiellen Character zugleich die grösstmögliche Zuverlässigkeit und stete Neuheit zu sichern, gleichzeitig aber durch die grösstmöglichste Billigkeit die leichteste und weiteste Verbreitung zu erzielen*. Die Coursbücher werden wenigstens im Frühjahr und Herbst stets vollständig neu erscheinen**, in den Zwischenzeiten aber fortwährend je nach den etwa eintretenden Abänderungen einzelner Fahrpläne die nöthigen Berichtigungen und Nachträge erhalten.

Haben die mancherlei zeitraubenden Vorarbeiten und technischen Vorbereitungen das Unternehmen einigermassen verzögert, so können wir heute unsern geehrten Lesern nunmehr anzeigen, dass das neue Coursbuch bald nach Beginn des nächsten Jahres erscheinen wird.

Wenn im Publicum schon der obenerwähnte Beschluss des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen lebhaft begrüsst wurde, so dürfte es jetzt unsere Leser interessiren, den Plan, nach welchem das neue Coursbuch gearbeitet ist, vorgelegt zu erhalten.

Das fragliche Coursbuch, welches im Format des Berliner und des Hendschel'schen Coursbuchs erscheint, unterscheidet sich (abgesehen von seiner officiellen Eigenschaft) von den genannten besten Deutschen Coursbüchern in folgenden Beziehungen:

I. Bei demselben tritt das Deutsche Eisenbahnwesen durchaus in den Vordergrund, indem die Fahrpläne der Deutschen Eisenbahnen nicht im Auszuge, sondern vollständig, desgleichen die directen Eisenbahn-Routenverbindungen nicht nur von einem Hauptverkehrspuncte, von Berlin oder Frankfurt, gegeben werden, sondern zugleich auch von Wien, München, Stuttgart, Carlsruhe, Frankfurt, Cöln, Hannover, Leipzig, Dresden, Breslau etc., um welche Städte die betreffenden Bahnen, resp. deren Fahrpläne gruppirt worden sind. Die Post- und Dampfschiffcourse finden folgeweise ihren Platz nicht in einer besonderen Abtheilung, sondern bei der Eisenbahn, resp. Hauptstation, zu der sie organisch gehört.

II. Unser Coursbuch zerfällt in 5 ganz selbstständige Abtheilungen, deren jede für sich verkäuflich ist, so dass der Reisende, welcher nur im Nordosten oder nur im Südwesten etc. von Deutschland zu reisen beabsichtigt, lediglich die betreffende Abtheilung, nicht das ganze Coursbuch sich anzuschaffen braucht. Letzteres gliedert sich zu diesem Zwecke in folgende Abtheilungen:

1. Nordostdeutschland (Preussens östliche Provinzen, Mecklenburg und Schleswig-Holstein-Lauenburg) mit den Haupt-Mittelpuncten Berlin und Breslau***.

2. Oesterreich, sämmtliche Eisenbahn-Fahrpläne der Oesterreichischen Monarchie umfassend, welche um Wien gruppirt sind †.

3. Süd-Deutschland, die Fahrpläne der Bayerischen, Württembergischen und Badischen Bahnen enthaltend ††.

* Obgleich das Coursbuch 17 Druckbogen à 16 Seiten enthält, wird dasselbe doch im Ganzen nur 10 Sgr. = 36 kr., in den einzelnen Abtheilungen $2^1/_2$ Sgr. = 9 kr. kosten.

** Wahrscheinlich wird in den Monaten April bis November monatlich, also 9 Mal im Jahre, eine vollständig neue Ausgabe erfolgen.

*** A. Gruppe Berlin: 1. Berlin-Anhalt, 2. Berlin-Potsdam-Magdeburg, 3. Berlin-Hamburg, 4. Magdeburg-Wittenberge, 5. Mecklenburg, 6. Lübeck-Büchen, 7. Holsteinische, 8. Berlin-Stettin, 9. Ostbahn, 10. Niederschlesisch-Märkische.

B. Gruppe Breslau: 11. Oberschlesische, 12. Niederschlesische Zweigbahn, 13. Breslau-Schweidnitz-Freiburg, 14. Neisse-Brieg, 15. Oppeln-Tarnowitz, 16. Wilhelmsbahn.

† 1. Nordbahn, 2. Galizische, 3. Oesterr. Staatsbahn, 4. Aussig-Teplitz, 5. Buschtêhrader, 6. Böhmische Westbahn, 7. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, 8. Brünn-Rossitzer, 9. Theissbahn, 10. Südbahn, 11. Graz-Köflach, 12. Elisabethbahn.

†† 1. Bayerische Staatsbahnen, 2. Ludwigsbahn, 3. Bayerische Ostbahnen, 4. Württembergische und 5. Badische Staatsbahnen.

4. West-Deutschland (Rheinlande, Westphalen, Hessen etc.*), die um Frankfurt und Cöln sich gruppirenden Bahnen, resp. deren Fahrpläne umfassend.

5. Nordwest- und Mitteldeutschland (Hannover, Braunschweig, Sachsen, Thüringen**).

Auf diese Weise schliessen sich die einzelnen Abtheilungen sowohl, als die in denselben mitgetheilten Fahrpläne der Deutschen Eisenbahnen organisch aneinander an, indem in denselben ein geographischer Kreislauf von Mittel- und Nordost-Deutschland über Preussisch-Schlesien nach Oesterreich, und von da weiter nach Bayern, Württemberg, Baden an den Rhein, nach Kurhessen, Hannover und Braunschweig eingeschlagen und endlich nach Mittel-Deutschland, nach Thüringen und Sachsen zurückgeführt wird.

Um jede dieser fünf Abtheilungen in der Art zu einem selbstständigen Ganzen zu machen, dass der Reisende, welcher an einem in die betreffende Abtheilung fallenden Orte sich aufhält, mit dem Abtheilungs-Coursbuch seinen Reise-Cours auch über die Abtheilung hinaus verfolgen kann, sind den Fahrplänen jeder Abtheilung directe Routen beigegeben, welche von den Mittelpuncten derselben aus sämmtliche directen Eisenbahn-Course nicht nur über die Abtheilung, sondern auch über Deutschland hinaus verfolgen, so dass der Reisende, welcher z. B. von Berlin (also aus der nordöstlichen Abtheilung) nach Frankfurt a. M., München, Wien, Paris, Zürich, Genua, Petersburg etc. oder nach einer sonst an der betreffenden Eisenbahn-Route liegenden Station zu reisen beabsichtigt, nur nöthig hat, die nordöstliche Abtheilung sich anzuschaffen, um sich von dem zu wählenden Zuge, Preis etc. Kenntniss zu verschaffen. Das grössere Routen bereisende Publicum erhält durch diese Zusammenstellungen sofort einen Ueberblick über seine ganze Reise-Route und braucht nicht so und so viel Fahrpläne nachzuschlagen, um zu finden, wann es an sein Reiseziel gelangt***, während für den Reisenden, welcher nur auf kurze Strecken die Eisenbahnen benutzt (für den Localverkehr), die einzelnen Fahrpläne vollständige Auskunft ertheilen.

III. Nicht nur von Bahnhof zu Bahnhof begleitet das Vereins-Coursbuch den Reisenden, sondern von Hôtel zu Hôtel, indem sich den Fahrplänen der Eisenbahnen Gepäckträger- und Droschkentaxen, Angabe der auf den Bahnhöfen oder in der Nähe derselben befindlichen Hôtels und Restaurationen und sonstige für den Reisenden interessante Notizen anschliessen†.

Abgesehen von einem vollständigen Register der Deutschen Eisenbahnen, deren Coursen und Stationen, wird dem Vereins-Coursbuche eine grössere Eisenbahnkarte Mittel-Europa's beigegeben, auf welcher zur Erleichterung des Nachschlagens die Nummern, welche den einzelnen Fahrplänen gegeben wurden, sich eingetragen finden.

Wir hoffen, dass durch jene streng geographische Anordnung des ganzen Werkchens, sowie durch die eben erwähnten Hülfsmittel es dem reisenden Publicum leicht werden wird, in demselben alsbald die Route aufzufinden, über welche es Auskunft zu erhalten wünscht. Möchte sich das Deutsche Publicum recht bald in das Vereins-Coursbuch, von welchem wir auf S. 945 und 946 eine Probe geben, einleben, und in ihm nicht nur einen recht sicheren und billigen, sondern auch einen recht practischen Führer finden.

---

* A. Gruppe Frankfurt: 1. Main-Neckar-Bahn, 2. Frankfurt-Hanauer Bahn, 3. Main-Weser-Bahn, 4. Homburger Bahn, 5. Taunusbahn, 6. Nassauische Staatsbahn, 7. Hessische Ludwigsbahn, 8. Pfälzische, 9. Saarbrücker u. Rhein-Nahe-Bahn.

B. Gruppe Cöln: 10. Rheinische Bahn, 11. Aachen-Düsseldorf, 12. Aachen-Mastrichter, 13. Cöln-Mindener, 14. Niederländisch-Rheinische, 15. Bergisch-Märkische, 16. Westfälische, 17. Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn.

** A. Gruppe Hannover-Braunschweig-Magdeburg: 1. Hannover, 2. Braunschweig, 3. Magdeburg-Halberstadt, 4. Magdeburg-Leipzig, 5. Cöthen-Bernburg.

B. Gruppe Leipzig-Dresden-Erfurt: 6. Thüringische incl. Werrabahn, 7. Sächsische Westliche Staatsbahnen, 8. Leipzig-Dresden, 9. Sächsische Oestliche Staatsbahnen, 10. Albertsbahn.

*** Selbstverständlich können in diesen Routen (da man sonst 5 Coursbücher in der Stärke des vorliegenden hätte geben müssen) nur die bedeutenderen Stationen ihre Stelle finden, auf welche es dem grosse Strecken bereisenden Publicum hauptsächlich ankommt. Ueberall sind aber in den Coursen die einzelnen Bahnen, resp. Local-Routen namhaft gemacht, über welche dieselben gehen, so dass auch derjenige, welchem es um eine kleinere Station zu thun ist, nur den betreffenden Fahrplan, also nur einmal weiter nachschlagen muss.

† Da das Coursbuch sicher eine grosse Verbreitung zu erwarten hat, die Vereins-Verwaltungen dasselbe voraussichtlich auf ihren Stationen auslegen werden, so empfiehlt sich dasselbe namentlich zur Inserirung sowohl von Bade-Etablissements, Hôtels, Restaurationen, als auch von Artikeln der Industrie und des Gewerbefleisses, der Literatur und Kunst etc., welche in der betreffenden Abtheilung des Coursbuches ihren Platz finden werden.

Schweizer Eisenbahn-Projecte.

Die Schweiz ist gegenwärtig mit einem Eisenbahnnetz von 1152 Kilometer vollendeter Linien bedeckt und erfreut sich demnach des neuen Verkehrsmittels in einem Masse wie wenige andere Länder Europas. Noch günstiger gestaltet sich das Verhältniss, wenn man bedenkt, welcher beträchtliche Theil des Landes durch seine gebirgige Natur und bei dem gegenwärtigen Stande der Eisenbahn-Technik von jeder Schienenverbindung ausgeschlossen ist. Zieht man eine Kreislinie vom Grossen St. Bernhard über Sion, Saanen, Thun, Luzern, Schwyz, Glarus und Chur nach der Bündnerisch-Italienischen Grenze, so fällt mehr als ein Dritttheil der Schweiz innerhalb dieses, den Eisenbahnen nur mit ganz ausserordentlichen Opfern zugänglichen Bogens und die obenerwähnten 1152 Kilometer verbleiben ausschliesslich einem Landstrich von circa 250 Quadrat-Myriameter Flächeninhalt, so dass durchschnittlich auf 22 Quadrat-Kilometer 1 Kilometer (auf circa $4^1/_2$ Quadratstunden 1 Stunde) Eisenbahn zu rechnen ist.

Im Bau befinden sich die Badische Bahn durch den Canton Schaffhausen, die Bahn von Zürich über Zug nach Luzern und die Bahn von Bern nach Biel. Als gesichert darf man die Ausführung der Bahn von Gümlingen nach Langnau betrachten. Die Ligne d'Italie verspricht alle Tage, die Section Sion-Brieg in Angriff zu nehmen. So wird nicht lange Zeit vergehen, ehe wiederum 100 und mehr Kilometer dem Betriebe übergeben sind.

Mit diesem Stande der Dinge, sollte man glauben, dürfte die Schweiz sich einstweilen befriedigt fühlen, — zum wenigsten in Bezug auf ihre inneren Verbindungen. Dem Bedürfniss, das Schweizerische Bahnnetz im Osten und Süden mit dem Deutschen und Italienischen zu verknüpfen, wollen wir seine Berechtigung nicht absprechen. Allein neben diese internationalen Projecte drängen sich so viele rein locale Wünsche, dass es unter 25 Cantonen kaum 4 giebt (die beiden Appenzell, Obwalden und Glarus), welche nicht irgend ein Eisenbahn-Plänchen mehr oder minder fertig in der Tasche trügen. Genf will nach Annemasse bauen, um sich an die künftige Savoyische Bahn anzuschliessen. Waadt strebt nach Jougne hinaus und sucht im Norden, von Yverdon und Payerne nach Freiburg hinüberzukommen, das seinerseits (abgesehen von den Wünschen Murten's) eine Zweigbahn nach Bulle schon im Princip beschlossen hat. In Neuenburg strebt der Jura Industriel sehr erklärlicher Weise nach seiner natürlichen Fortsetzung zur Französischen Grenze. Bern kann auf die Länge nicht beim Staatsbau-System verharren, ohne dem neuen Cantonstheil durch eine Jurabahn Befriedigung zu gewähren; auch die Bahn von Langnau nach der Luzernischen Grenze ist nicht aufgegeben. Solothurn und Basel sind an der Bernischen Jurabahn interessirt. In Basel und Aarau spuken die Gelüste nach einer Linksrheinischen Bahn durch den Bözberg. In Zürich streiten linkes und rechtes Seeufer nur um den Vorrang, von den Pferdebahn-Projecten gar nicht zu reden. Schaffhausen entbehrt noch der Hauptbahn und sorgt bereits für die Zweigbahnen nach Schleitheim und Gottmadingen. Thurgau bedarf einer Bahn von Romanshorn nach Rorschach, falls die Bodensee-Gürtelbahn gebaut wird. St. Gallen ist an den beiden letztgenannten Bahnen betheiligt und projectirt eine Toggenburger Bahn. Graubünden begnügt sich mit einer Alpenbahn über Septimer, Splügen oder Lucmanier. Uri ist an der Gotthardbahn interessirt, Nidwalden an ihrer Verlängerung gegen Luzern. Schwyz sucht eine Verbindung mit dem Züricher See. Die Zuger möchten durch das Goldauer Thal nach Schwyz, dem Vierwaldstätter See und dem Gotthard fahren. Luzern strebt nach der Bernischen Grenze und Zweigbahn-Projecte nach Willisau etc. verbinden sich damit. Im Süden endlich verlangt Wallis die Simplonbahn und bei St. Gingolph den Anschluss an die Savoyische Bahn, Tessin eine Bahn über Gotthard oder Lucmanier und Monte Cenere nebst Fortsetzungen an die Italienische Grenze.

Unter allen diesen Projecten ist kein einziges, welches eine genügende Rente verspräche und demgemäss als reines Actien-Unternehmen ausgeführt werden könnte. Ihrer aller Lebensfähigkeit ist auf die Subventionen begründet, welche ihnen von Staat und Gemeinden gewährt werden sollen. Allein es ist von dieser Seite her für Eisenbahnzwecke schon so viel geschehen, dass ein Anhalten auf diesem Wege geboten erscheint, wenn das Zusammenschmelzen, Verschulden und Ueberschulden der Staats- und Gemeinde-Vermögen und die besorgliche Vermehrung der Steuern nicht eine sehr empfindliche Einwirkung auf die politischen Zustände äussern und Americanischen Unfug auf Schweizerischen Boden verpflanzen sollen.

(Schw. Eisenb.-Ztg.)

(Zum Aufsatze Seite 943 gehörend.)

NB. R. bedeutet Restauration.

I. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 1. Juli 1862 ab. (Auch für den Winter gültig.)

No. 1. Berlin-Bitterfeld-Leipzig.

a. Berlin-Leipzig.

Fahrpreise in Thlr. und Sgr. Personen-Zug. I.	II.	III.	Meilen.	Stationen.	I. Sch.-Z. I. II. III.	II. G. Z. II. III.	III. P.-Z. I. II. III.	VII. S.-Z. I. II. III.	IV. Sch.-Z. I. II. III.
ab Berlin:					Morg.	Morg.	Nchm.	Abends	Abends
Th Sgr.	Th Sgr.	Th Sgr.		Berlin R. . . Abf.	7·30	—	12·45	6·30	7·45
— 16½	— 11½	— 9	2½	Gross-Beeren „	—	—	1·14	6·57	—
— 23	— 16	— 12½	3½	Ludwigsfelde „	—	—	1·24	7·7	—
— 29½	— 20½	— 16	4½	Trebbin . . . „	—	—	1·40	7·22	—
1 12½	— 29½	— 23	6½	Luckenwalde R. „	8·26	—	2·2	7·43	8·36
1 25½	1 8½	1 —	8½	Jüterbog R. . „	8·48	—	2·31	8·15	8·57
2 5	1 15	1 5	9⅝	Blönsdorf . . „	9·2	—	2·50	8·31	—
2 11½	1 19½	1 8½	11	Zahna . . . . „	9·13	—	3·1	8·42	—
2 24½	1 28½	1 15½	12⅝	Wittenberg R. „	9·30	—	3·26	8·59	9·37
3 5½	2 4½	1 19½	13⅝	Bergwitz . . „	9·43	—	3·42	9·12	—
3 19	2 15	1 27	15½	Gräfenhainchen „	9·58	—	4·4	9·29	10·1
3 25½	2 19½	2 —	16½	Burgkemnitz „	—	—	4·14	9·37	—
4 8½	2 28½	2 6	17¾	Bitterfeld R. . Ank.	10·15	—	4·30	9·49	10·19
— —	— —	— —	—	„ . . Abf.	10·27	5·	4·40	9·55	—
4 22	3 7½	2 12	19¼	Delitzsch . . . „	10.43	5·42	4·58	10·12	—
4 26½	3 10½	2 14	19¾	Zschortau . . „	10·51	6·	5·7	10·20	—
5 3	3 15	2 17	20¼	Ragkwitz . . „	11·1	6·18	5·16	10·28	—
5 16	3 24	2 23	22	Leipzig R. . . Ank.	11·15	6·40	5·30	10·45	—
					Vorm.	Morg.	Nchm.	Abends	Abends
				nach *Hof*	12·10	7·40	6·30	5·5 Morg.	
				Abfahrt in *Leipzig* . .					

b. Leipzig-Berlin.

Fahrpreise in Thlr. und Sgr. Personen-Zug. I.	II.	III.	Meilen.	Stationen.	VIII. Schn.-Z. I. II. III.	XI. Gem.-Z. II. III.	XII. Schn.-Z. I. II. III.	IX. P.-Z. I. II. III.	X. Schn.-Z. I. II. III.
ab Leipzig:					Morgens	Abends	Morgens	Nachm.	Nachm.
Th Sgr.	Th Sgr.	Th Sgr.		Leipzig R. . . Abf.	—	8·	7·	1·	5·50
— 13½	— 9	— 6	1½	Ragkwitz . . „	—	8·31	7·16	1·20	6·5
— 20	— 13½	— 9	2¼	Zschortau . . „	—	8·48	7·23	1·28	6·13
— 24½	— 16½	— 11½	2¾	Delitzsch R. . „	—	9·8	7·32	1·40	6·23
1 7½	— 25½	— 17½	4¼	Bitterfeld R. Ank.	—	9·35	7·45	1·58	6·38
				Bitterfeld R. Abf.	4·39	—	7·53	2·14	6·51
1 21	1 4½	— 23½	5¾	Burgkemnitz „	—	—	8·8	2·32	—
1 27½	1 9	— 26½	6½	Gräfenhainchen „	4·57	—	8·18	2·44	7·11
2 13	1 19½	1 3½	8¼	Bergwitz . . . „	5·10	—	8·31	2·58	7·26
2 22	1 25½	1 8	9¼	Wittenberg R. . „	5·27	—	8·50	3·22	7·43
3 5	2 4½	1 15	11	Zahna . . . . „	5·39	—	9·5	3·41	7·59
3 11½	2 9	1 18½	12½	Blönsdorf . . „	—	—	9·18	3·56	8·11
3 21	2 16	1 23½	13⅞	Jüterbog R. . „	6·8	—	9·46	4·20	8·30
4 4	2 25	2 1	15½	Luckenwalde R. „	6·22	—	10·6	4·39	8·45
4 17	3 4	2 7½	17½	Trebbin . . . „	6·39	—	10·27	5·	—
4 23½	3 8½	2 11	18¾	Ludwigsfelde „	—	—	10·41	5·14	—
5 —	3 13	2 14½	19½	Gross-Beeren „	—	—	10·51	5·24	—
5 16	3 24	2 23	22	Berlin R. . . Ank.	7·20	—	11·20	6·	9·45
					Morgens	Abends	Vorm.	Abends	Abends
				Anschluss für Weiterreisende auf der Berl.-Potsd.-Magdeb. Bahn Abf.	—	—	12	7·45	10·30
				„ Hamburger „ „	—	—	—	—	11 Ab.
				„ Stettiner „ „	Morgens	—	1 Nm.	6·50 Ab.	—
				„ Preuss. Ostbahn „	8·45	—	—	—	10·45
				„ Niederschl.-Märk. Bahn „	9·	—	—	7·15	10·45

Schnellzugspreise von Berlin nach

Luckenwalde	Cl. I.	1	Th.	19	Sg.,	Cl. II.	—	Th.	—	Sg.,	III.	— Th. — Sg.
Jüterbog	„	2	„	4	„	„	—	„	—	„	„	— „ — „
Zahna	„	2	„	22½	„	„	—	„	—	„	„	— „ — „
Wittenberg	„	3	„	7½	„	„	—	„	—	„	„	— „ — „
Gräfenhainch.	„	4	„	6	„	„	2	„	1	„	29	„
Bitterfeld	„	4	„	29½	„	„	3	„	1½	„	2	„ 10 „
Delitsch	„	5	„	15½	„	„	3	„	11½	„	2	„ 17½ „
Leipzig	„	6	„	14	„	„	4	„	—	„	3	„ — „
Burgkemnitz	„	4	„	14	„	„	2	„	21½	„	2	„ 3 „
Hohenthurm	„	5	„	24½	„	„	3	„	17	„	2	„ 21½ „
Ragkwitz	„	5	„	28½	„	„	3	„	19½	„	2	„ 23½ „
Roitzsch	„	5	„	8½	„	„	3	„	7	„	2	„ 14½ „
Zschortau	„	5	„	20½	„	„	3	„	14½	„	2	„ 20 „
Brehna	„	5	„	13	„	„	3	„	10	„	2	„ 16½ „
Landsberg	„	5	„	17½	„	„	3	„	13	„	2	„ 18½ „
Halle	„	5	„	28½	„	„	3	„	20	„	2	„ 23½ „

Schnellzugspreise von Leipzig nach

Delitsch	Cl. I.	—	Thl.	28½	Sg.,	Cl. II.	—	Thl.	18	Sg.,	Cl. III.	— Thl. 13½ Sg.
Bitterfeld	„	1	„	14½	„	„	—	„	28	„	„	— „ 21 „
Gräfenhainch.	„	2	„	8	„	„	1	„	13	„	„	1 „ 2 „
Wittenberg	„	3	„	6½	„	„	2	„	1	„	„	1 „ 15½ „
Zahna	„	3	„	21½	„	„	2	„	10	„	„	1 „ 22½ „
Jüterbog	„	4	„	10	„	„	2	„	21	„	„	2 „ 1½ „
Luckenwalde	„	4	„	25	„	„	3	„	—	„	„	2 „ 8½ „
Berlin	„	6	„	14	„	„	4	„	—	„	„	3 „ — „

Schnellzugspreise von Halle nach

Landsberg	Cl. I.	—	Thlr.	18	Sgr.,	II.	—	Thlr.	11½	Sgr.,	III.	— Thlr. 8½ Sgr.
Brehna	„	—	„	22½	„	„	—	„	14½	„	„	— „ 10½ „
Bitterfeld	„	1	„	6	„	„	—	„	23	„	„	— „ 17 „
Wittenberg	„	2	„	21	„	„	1	„	21½	„	„	1 „ 8 „
Jüterbog	„	3	„	25	„	„	2	„	11½	„	„	1 „ 23½ „
Luckenwalde	„	4	„	10	„	„	2	„	20½	„	„	2 „ ½ „
Berlin	„	5	„	28½	„	„	3	„	20	„	„	2 „ 23½ „

No. 2. Berlin-Bitterfeld-Halle.

a. Berlin-Halle.

(Schnellzugspreise siehe vorhergehende Seite.)

Fahrpreise in Thlr. und Sgr. Personen-Zug. I.	II.	III.	Meilen.	Stationen.	I. Schn.-Z. I. II. III.	III. Pers.-Z. I. II. III.	VII. Schn.-Z. I. II. III.	IV. Schn.-Z. I. II. III.
ab Berlin:					Morgens	Nachm.	Abends	Abends
Th Sgr.	Th Sgr.	Th Sgr.		Berlin R. . . . . Abf.	7·30	12·45	6·30	7·45
1 12½	— 29½	— 23	6½	Luckenwalde R. „	8·26	2·2	7·43	8·36
1 25½	1 8½	1 —	8½	Jüterbog R. . . „	8·48	2·31	8·15	8·57
2 24½	1 28½	1 15½	12¾	Wittenberg R. . „	9·30	3·26	8·59	9·37
				Ank.	10·15	4·30	9·49	10·19
4 8½	2 28½	2 6	17¾	Bitterfeld R. . . Abf.	10·25	4·42	—	10·27
4 16	3 3½	2 9½	18⅜	Roitzsch . . . . . „	10·36	4·56	—	10·37
4 20	3 6	2 11½	19⅛	Brehna . . . . . „	10·42	5·4	—	10·42
4 23½	3 8½	2 13	19¾	Landsberg . . . . „	10·49	5·14	—	10·49
4 29½	3 12½	2 16	20½	Hohenthurm . . „	—	5·25	—	—
5 2	3 14½	2 18	21¾	Halle R. . . . . Ank.	11·10	5·45	—	11·8
				Anschluss der Thüring. Bahn von Halle . . . . . Abf.	Vorm. 11·20	Nachm. 7·20	Abends —	Abends 11·25

b. Halle-Berlin.

Fahrpreise in Thlr. und Sgr. Personen-Zug. I.	II.	III.	Meilen.	Stationen.	VIII. Schn.-Z. I. II. III.	XII. Schn.-Z. I. II. III.	IX. Pers.-Z. I. II. III.	X. Schn.-Z. I. II. III.
ab Halle:					Morgens	Morgens	Nachm.	Abends
Th Sgr.	Th Sgr.	Th Sgr.		Halle R. . . . . Abf.	3·55	—	1·15	6·
— 9½	— 6½	— 4½	1¼	Hohenthurm . . „	—	—	1·28	—
— 15	— 10	— 7	2	Landsberg . . . . „	4·12	—	1·37	6·19
— 19	— 12½	— 9	2½	Brehna . . . . . „	4.19	—	1·44	6·27
— 22½	— 15½	— 11	3	Roitzsch . . . . . „	4·24	—	1·53	6·33
1 —	— 20½	— 14½	4	Bitterfeld R. . . Ank.	4·33	—	2·4	6·41
				„ . . . Abf.	4·39	7·53	2·14	6·51
2 7½	1 16	1 2½	9	Wittenberg . . . „	5·27	8·50	3·22	7·43
3 7	2 6	1 18	13½	Jüterbog . . . . „	6·8	9·46	4·20	8·30
3 20	2 15	1 25	15½	Luckenwalde . „	6·22	10·6	4·39	8·45
5 2	3 14½	2 18	21¾	Berlin R. . . . Ank.	7·20	10·20	6·	9·45
					Morgens.	Vorm.	Nachm.	Abends

No. 3. Berlin-Wittenberg-Cöthen

mit Anschluss nach Bernburg und Magdeburg.

a. Berlin-Cöthen.

Fahrpreise in Thlr. und Sgr. Personen-Zug. I.	II.	III.	Meilen.	Stationen.	XV. Gem. Z. II. III.	I. Pers.-Z.	III. Pers.-Z.
ab Berlin:					Morgens	Morgens	Nachm.
Th Sgr.	Th Sgr.	Th Sgr.		Berlin . . . . . Abf.	—	7·30	12·45
1 12½	— 29½	— 23	6½	Luckenwalde . . . . . „	—	8·26	2·2
1 25½	1 8½	1 —	8½	Jüterbog . . . . . „	—	8·48	2·31
2 24½	1 28½	1 15½	12¾	Wittenberg . . . . . Ank.	—	9·22	3·23
				„ . . . . . Abf.	5·45	9·35	3·38
3 4½	2 5½	1 21	14½	Koswig . . . . . „	6·19	10·2	4·6
3 11	2 10	1 24½	15½	Kliecken . . . . . „	6·31	10·12	4·17
3 20½	2 16½	1 29½	16⅝	Rosslau . . . . . „	7·1	10·39	4·40
3 24	2 19	2 1½	17½	Dessau . . . . . „	7·30	11·6	5·
4 7	2 28	2 8½	19½	Elsnigk . . . . . „	7·59	11·30	5·24
4 13½	3 2½	2 12	20¼	Cöthen . . . . . Ank.	8·15	11.45	5·38
— —	— —	— —	—				
4 29	3 13½	2 21	23,0	Anschluss nach Bernburg u. Magdeburg: *Cöthen* . . . . Abf.	8·35	2·10	8·
				Bernburg . . Ank.	9·5	2·55	8·45
ab Wittenberg:							
1 19	1 4	— 26½	7,5	Anschluss nach Bernburg u. Magdeburg: *Cöthen* . . . . Abf.	8·35	2·10	7·50
2 29	2 1	1 14	12,1	*Magdeburg* . Ank.	9·50	3·35	9·15
					Vorm.	Nachm.	Abends.

No. 3. Schnellzugspreise I. Cl. von Berlin nach Coswig 3 Thlr. 19 Sgr., Klicken 3 Th. 28 Sg. 6 Pf., Rosslau 4 Th. 7 Sg. 6 Pf., Dessau 4 Th. 11 Sg. 6 Pf., Elsnigk 4 Thlr. 26 Sgr. 6 Pf., Cöthen 5 Thlr. 4 Sgr. Cl. II. u. III. sind den Personenzug-Billets gleich.

b. Cöthen-Berlin.

Fahrpreise in Thlr. und Sgr. Personen-Zug. I.	II.	III.	Meilen.	Stationen.	XII. Pers.-Z.	IX. Gem. Z.	XI. Pers.-Z.
ab Cöthen:					Morgens	Vormitt.	Abends
Th Sgr.	Th Sgr.	Th Sgr.		Cöthen . . . . . Abf.	6·45	12·30	6·
— —	— —	— —	—	Elsnigk . . . . . „	6·58	12·47	6·11
— 6½	— 4½	— 3½	1	Dessau . . . . . „	7·24	1·25	6·32
— 19½	— 13¼	— 10½	2⅞	Rosslau . . . . . „	7.38	1·43	6·43
— 23	— 16	— 12½	3½	Kliecken . . . . „	7·54	2·3	6·57
1 2½	— 22½	— 17½	5	Koswig . . . . . „	8·5	2·20	7·7
1 9	— 27	— 21	5¾	Wittenberg . . . Ank.	8·25	2·50	7·25
1 19	1 4	— 26½	7½	„ . . . . Abf.	8·50	3·22	7·43
— —	— —	— —	—	Jüterbog . . . . „	9·46	4·20	8·30
2 18	1 24	1 12	12	Luckenwalde . „	10·6	4·39	8·45
3 1	2 3	1 19	13¾	Berlin . . . . . „	11·20	6·	9·45
4 13½	3 2½	2 12	20¼		Vorm.	Abends	Abends

Schnellzugspreise von Cöthen bis

Dessau I. Cl. 22½ Sgr., II. Cl. 13½ Sgr., III. Cl. 10½ Sgr. — Ueber Dessau hinaus nur I. Cl., von Cöthen bis Koswig 1 Thlr. 15 Sgr.
„ „ „ „ Wittenberg 1 Thlr. 26½ Sgr.
„ „ „ „ Jüterbog 3 Thlr.
„ „ „ „ Luckenwalde 3 Thlr. 15 Sgr.
„ „ „ „ Berlin 5 Thlr. 4 Sgr.

Bemerkungen zu No. 1—5.

a. Verkauf directer Billets findet statt auf Station:

1. **Berlin** nach Wurzen, Dahlen, Oschatz, Riesa, Pristewitz, Coswig, Meissen; Dresden, Altstadt Dresden, Bodenbach; Aussig, Teplitz; Prag, Brünn, Wien; Bernburg; Merseburg, Weissenfels, Naumburg, Kösen, Sulza, Apolda, Weimar, Erfurt, Dietendorf, Gotha, Eisenach, Zeitz, Gera; Salzungen, Immelborn, Wernshausen, Meiningen, Themar, Hildburghausen, Eisfeld, Coburg, Sonneberg; Guntershausen, Cassel, Nauheim, Marburg, Giessen, Frankfurt a. M.; Castel, Biebrich, Wiesbaden; Bingen, Coblenz, Bonn, Cöln; Darmstadt, Mannheim, Heidelberg, Carlsruhe, Baden, Kehl, Freiburg, Basel, Waldshut; Stuttgart, Heilbronn, Reutlingen, Ulm, Friedrichshafen; Strassburg, Paris; Worms, Speyer, Neustadt; Saarlouis, Saarbrücken; Kreuznach, Neunkirchen, Trier; Zürich (via Waldshut und Friedrichshafen); Chemnitz, Döbeln, Waldheim, Glauchau, Zwickau, Schwarzenberg, Meerane, Plauen, Altenburg, Hof, Crimmitzschau, Reichenbach; Bamberg, Würzburg, Schweinfurt, Aschaffenbg., Nürnberg, Fürth, Donauwörth, Augsburg, München; Ulm; Lindau.

2. **Trebbin** nach Wurzen, Riesa Pristewitz, Coswig, Meissen, Dresden.

3. **Luckenwalde** und **Jüterbog** nach denselben Stationen und nach Magdeburg, Merseburg, Weissenfels, Naumburg, Kösen, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Dietendorf, Zeitz und Gera.

4. **Holzdorf, Herzberg, Falkenberg** und **Burxdorf** nach Leipzig und den unter 2. genannten Stationen.

5. **Zahna** nach Magdeburg.

6. **Wittenberg** nach Magdeburg, Merseburg, Weissenfels, Zeitz, Gera, Naumburg, Kösen, Apolda, Weimar, Erfurt, Dietendorf, Gotha und Eisenach.

7. **Coswig** u. **Rosslau** nach Magdeburg u. Bernburg.

8. **Dessau** nach Bernburg, Altenburg und den Stationen unter 6.

9. **Leipzig** nach Kieritzsch, Altenburg, Gössnitz, Crimmitzschau, Werdau, Reichenbach, Herlasgrün Mehltheuer, Renth, Meerane, Schwarzenberg, Zwickau, Plauen und Hof.

b. Gepäck: 50 Pfund frei.

c. Equipagentaxe für die ganze Tour:

Berlin-Jüterbog	Cl. I.	Cl. II.	Cl. III.
„ Herzberg	14 „	„ 9⅓	„
„ Dresden	23½ „	„ 19	„
„ Leipzig	25½ „	„ 19	„
„ Wittenberg	12½ „	„ 9¾	„
„ Dessau	16¼ „	„ 13	„
„ Cöthen	18 „	„ 15	„
„ Halle	22½ „	„ 16⅔	„

Post-Anschlüsse.

In **Jüterbog**	nach *Dahme* 9½ Uhr Vorm., *Treuenbrietzen* 2½ Uhr Nachm., *Luckau* 10 Uhr Vorm.	**Rosslau** . .	nach *Zerbst* 7 U. 10 M., 11½ Vm., 5 Nm., 7 Ab.
Wittenberg	*Torgau* 11 Vorm., *Schmiedeberg* 2 Nachm.	**Dessau** . . .	*Wörlitz* u. *Oranienbaum* 2 Nachm.
Bitterfeld .	*Düben* 11½ Vorm. u. 11¾ Abends.	**Cöthen** . . .	*Aken* 9¼ Vormittags, 8½ Abends.
Halle	*Sangerhausen* 6 Morg., *Eisleben* 3½ Nachm. *Nordhausen* 9½ Vormitt. und 1 Nachts, *Schraplau* 4 Nachm., *Loebejün* 5 Nm., *Wettin* 5 Nachm., *Cönnern* 7 Abends.	**Holzdorf** . .	*Annaburg* 10½ Vorm., *Jessen* 6¼ Abds.
		Herzberg .	*Torgau* 9 U. 36 M. Vorm., *Schlieben* und *Luckau* 7 Abends.
		Burxdorf . .	*Mühlberg* 10½ U. Vm., *Liebenwerda* 10½ U. Vorm., 5½ Uhr Nachm.
Delitzsch .	*Eilenburg* 11 U. 20 M. Vm. u. 11 U. 25 M. Ab.		

Sonstige Notizen für Eisenbahn-Reisende.

1. Gepäckträger-Taxe

befindet sich in den Waggons angeschlagen.

2. Droschken

a. In **Berlin:** können von einer der letzten Eisenbahnstationen vor Berlin durch den Eisenbahn-Telegraphen bestellt werden (8 Sgr. Bestellgebühren). — **Taxe:** für jede Fahrt von 8 bis zu 20 Min. 1 Pers. 5 Sgr., 2 Pers. 6 Sgr., 3 Pers. 8 Sgr., 4 Pers. 10 Sgr.; für jede 5 Minut. über 20 Minut. 1 Sgr. à Person mehr. Nachtfahrten (11 Uhr Ab. bis 7 Uhr Morg.) das Doppelte. Gepäck (kleines Handgepäck frei) 5 Sgr.

b. In **Leipzig:** einspännige Droschken nach resp. von dem Berliner Bahnhof 1 Pers. 4, 2 Pers. 6, 3 Pers. 8, 4 Pers. 10 Sgr. Zur Nachtzeit (Sommers 10 Uhr Abd. bis 5 Uhr Morg.) doppelte Preise. Koffer und ähnliche Colli pr. Stück 2 Sgr., kleineres Gepäck frei. Kinder die Hälfte.

3. Gasthöfe.

In **Berlin:** Unter den Linden, Südseite (auf der Seite des K. Schlosses). Hotel *du Nord* 35 neben des Königs Palais. *St. Petersbourg* 31 an der Charlottenstrasse. *Meinhardt* 32 Ecke der Charlottenstrasse. In der Nähe der Schlossbrücke: Hotel *de Russie* und Hotel *d'Angleterre* (Platz an der Bauakademie No. 2). Linden-Nordseite: *Victoria* No. 46 Ecke der Friedrichsstr. *Rom* 39 Ecke der Charlottenstrasse. *Arnim* 44 zwischen Friedrichs- und Charlottenstrasse. Hotel *Imperial* 72 nahe dem Brandenburger Thor. Sodann Hotel de *Brandenbourg* und *Scheible* am Gensdarmenmarkt. Hotel de *France* Leipziger Strasse 36. *Royal*, (Wilhelmsstr.) *Linden-Hotel* (neue Kirchstr.). *Zum Landhause* (Mittelstrasse). *Töpfer's* Hotel (Karlstr.). Hotel *de l'Europe* (Taubenstr.). Hotel *de Londres* (Jerusalemer Strasse). *Bellevue*, Mohrenstr. 64. Hotel de *Magdebourg*, (Mohrenstr. 11). In der Königsstadt: in der Burgstr. *König von Portugal* u. Hotel *de Saxe*. In d. Königstr. *Kronprinz*.

In **Wittenberg:** Bahnh.-Restauration. Stadt *London*.

In **Leipzig:** In der Restauration auf dem Berliner Bahnhof ist gut zu logiren. Hinsichtl. der Gasthöfe in der Stadt selbst Abth. V. No. 4.

In **Halle:** Hotel *zur Eisenbahn* an den Bahnhöfen, *Stadt Hamburg* neben der Post.

In **Köthen:** *Prinz von Preussen*.

In **Dessau:** *Hirsch*. *Goldner Beutel*.

4. Restaurationen.

In **Berlin:** *Wallmüller* (Mohrenstrasse 37). *Castelli. Eggert, Hoffmann, Jona, Messr. Schulzendorf* und *Streichert* (unter den Linden), *Deld's* Nachfolger (Leipziger Str. 65), *Euder* (Königstr.), *Ernest* (Behrenstrasse), *Josty* (Markgr. Str.), *Lutter* (Charlottenstr.), *Kothe* (h. d. kath. Kirche).

5. Conditoreien.

In **Berlin:** *Kranzler, d'Heureuse, Sparmapani* (mit Lesecabinet, unter den Linden). *Schilling* (Friedrichstr.) *Stehely* u. Co. (Charlottenstr.) *Giavanoli, Weiss* (Jägerst.) *Josty* u. Co. (Stechbahn). *d'Heureuse* (Kölln. Fischmarkt).

No. 4. Leipzig-Bitterfeld-Dessau.

a. Leipzig-Dessau.

Fahrpreise in Thlr. u. Sgr. ab Leipzig: I. Th	Sgr.	II. Th	Sgr.	III. Th	Sgr.	Meilen.	Stationen.	XIX. P.-Z.	XX. Gem.-Z. 2. 3. Cl.	XXI. P.-Z.	Meilen.
							Leipzig . . Abf.	Morg. 7·	Nachm. 1·	Abends 5.50	
1	14½	—	28	—	21	4½	Bitterfeld Ank.	7·45	1·58	6·38	
1	7½	—	25½	—	17½		Bitterfeld Abf.	8·	2. 3. Cl. 2·30	7·	
1	22	1	2½	—	24½	5½	Jessnitz . . . „	8·13	3·5	7·12	
1	14	1	—	—	21						
1	17½	1	2½	—	22½	5½	Raguhn . . . „	8·22	3·22	7·21	
1	20½	1	4½	—	24½	6	Marke . . . . „	8·29	3·32	7·28	
1	24	1	7	—	26	6¾	Heideburg . „	8·40	3·46	7·38	
2	10½	1	14	1	3	7½	**Dessau** Ank.	8·50	4·	7·50	
2		1	11½	—	29½			Vorm.	Nachm.	Abends	

Fahrpreise in Thlr. u. Sgr. ab Dessau: I. Th	Sgr.	II. Th	Sgr.	III. Th	Sgr.	Meilen.	Stationen.	XVI. P.-Z.	XVII. Gem.-Z. 2. 3. Cl.	XVIII. P.-Z.
							Dessau . . Abf.	Vorm. 9·15	Nachm. 12·30	Abends 8·30
							Heideburg . „	9·23	12·45	8·44
							Marke . . . „	9·32	1·2	8·57
							Raguhn . . . „	9·39	1·15	9·7
							Jessnitz . . . „	9·46	1·33	9·14
							Bitterfeld Ank.	10·	1·55	9·30
							Bitterfeld Abf.	10·27	—	9·55
							Leipzig . Ank.	11·15	—	10·45
								Vorm.	Nachm.	Abends

NB. Wo zwei Fahrpreise bei einer Station stehen, gilt der höhere für Schnellzüge.

No. 5. Berlin-Jüterbog-Röderau.

a. Berlin-Röderau.

Fahrpreise in Thlr. u. Sgr. ab Berlin: I. Th	Sgr.	II. Th	Sgr.	III. Th	Sgr.	Meilen.	Stationen.	V. P. Z.	VI. Gem.-Z. 2. 3. Cl.	VII. S.-Z.	Meilen.
							Berlin . . . Abf.	Morg. 6·45	Vorm. 10·30	Abends 6·30	
—	16½	—	11½	—	9	2½	Gross-Beeren „	7·12	11·25	6·57	
—	23	—	16	—	12½	3¼	Ludwigsfelde „	7·21	11·42	7·7	
—	29½	—	20½	—	16	4½	Trebbin . . . „	7·36	12·11	7·22	
1	12½	—	29½	—	23	6½	Luckenwalde „	7·56	12·57	7·43	
1	25½	1	8½	1	—	8¼	Jüterbog. . . „	8·22	1·51	8·13	
2	6	1	13	1	3½	9½	Oehna . . . . „	8·34	2·16	8·25	
2	8½	1	17½	1	7	10½	Linda . . . . „	8·44	2·44	8·35	
2	15	1	22	1	10½	11½	Holzdorf . . „	9·	3·10	8·47	
2	28	2	1	1	17½	13¼	Herzberg . . „	9·24	3·51	9·10	
3	7½	2	7½	1	22½	14¾	Falkenberg. „	9·38	4·20	9·23	
3	20½	2	16½	1	29½	16¾	Burxdorf . . „	9·56	5·5	9·48	
3	27	2	21	2	3	18	Jacobsthal . „	10·7	5·30	10·	
4	3½	2	25½	2	6½	19	**Röderau.** Ank.	10·15	6·	10·15	
								Vorm.	Abends	Abends	

Fahrpreise in Thlr. u. Sgr. ab Röderau: I. Th	Sgr.	II. Th	Sgr.	III. Th	Sgr.	Meilen.	Stationen.	XII. S. Z.	XIII. Gem.-Z. 2. 3. Cl.	XIV. P.-Z.
							Röderau . Abf.	Morg. 7·50	Vorm. 10·45	Nachm. 4·40
							Jacobsthal . „	7·59	11·6	4·50
							Burxdorf . . „	8·11	11·42	5·6
							Falkenberg. „	8.29	12·30	5·28
							Herzberg . . „	8·47	1·17	5·50
							Holzdorf . . „	9·4	1·56	6·10
							Linda . . . . „	9·15	2·42	6·23
							Oehna . . . . „	9·26	3·12	6·38
							Jüterbog . . „	9·46	4·30	6·58
							Luckenwalde „	10·6	5·10	7·16
							Trebbin . . . „	10·27	5·50	7·38
							Ludwigsfelde „	10·41	6·15	7·52
							Gross-Beeren „	10·51	6·33	8·2
							Berlin . . Ank.	11·20	7·15	8·30
								Vorm.	Abends	Abends

							Anschlüsse:	Vorm.		
4	8½	2	29½	2	9	19,3	nach Leipzig: von *Röderau*	10·30	—	—
4	20½	3	8½	2	15	21,3	„ *Riesa* . .	11·10	—	—
4	28½	3	14½	2	19	22,6	„ *Oschatz* .	11·30	—	—
5	13½	3	25½	2	26	25,1	„ *Dahlen* .	11·45	—	—
						28,3	„ *Wurzen* .	12·10	—	—
							in *Leipzig* . .	1·	—	Abends
							nach Dresden und bis Wien: von *Röderau*	10·25	—	10·25
4	18½	3	6½	2	14½	21,5	„ *Pristewitz*	10·50	—	—
5	2½	3	17½	2	21½	23,8	„ *Coswig* . .	11·20	—	—
5	2½	3	17½	2	21½	24,4	in *Meissen*	12·15	—	—
5	14	3	25	2	26½	25,5	in *Dresden* .	11·40	—	11·35
							von „ .	12·45	—	1·
7	2	5	2	3	23½	33,8	in *Bodenbach*	2·20	—	2·30
7	23½	5	18	4	4½	37,0	„ *Aussig* . .	3·41	—	3·38
8	15½	6	4½	4	15½	40,0	„ *Teplitz* . .	4·47	—	4·49
							„ *Prag* . . .	6·45	—	5·55
1	4½	8	4	5	24½	51,0	von *Prag* . .	7·12	—	6·19
19	9	14	7½	9	27	85,0	in *Brünn* . .	3·23	—	11·53
24	3	17	25½	12	9	105,0	„ *Wien* . . .	7·56	—	3·12
								Morgens		Abends

Anschluss in Röderau nach Chemnitz und Hof.

Th	Sgr.	Th	Sgr.	Th	Sgr.		Anschl. an Zug	V.	VI.	VII.
								Vorm.	Nachm.	
4	8½	2	29½	2	9	19,3	von *Röderau*	10·30	6·30	—
							in *Riesa* . . .	10·40	6·40	—
							von „ . . .	12·	8·45	—
4	25½	3	12½	2	19	22,6	„ *Döbeln* .	12·55	9·35	—
5	2½	3	18½	2	23	24,0	„ *Waldheim*	1·20	9·55	—
5	11½	3	25½	2	29	25,8	„ *Mittweida*	1·55	10·30	—
							in *Chemnitz* .	2·10	11·5Ab.	—
5	23½	4	5½	3	6	28,2	von „ . .	2·55	4·45Mg	—
							„ *Glauchau*	4·20	5·45	—
6	15½	4	22½	3	19	32,6	„ *Zwickau*	5·	7·35	—
6	26½	5	1½	3	26	34.7	i. *Schwarzenb.*	10·50	9·30	—
7	23½	5	23½	4	12	40.1	von *Werdau*	5·45	6·55	—
7	3½	5	6½	4	—	36.0	in *Hof*	9·	9·10	—
8	29½	6	21½	5	4	47,2		Abends	Vorm.	

Fortsetzung von Hof ab s. Haupt-Route VII.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

≃ **Hessische Ludwigsbahn.** Mainz, 4. December. Heute wurde die neue Brücke über den Rhein bei Mainz zum erstenmal einer Fahrprobe unterworfen, nachdem das Schienengleise geschlossen und die Probebelastungen der einzelnen eisernen Bogen vorgenommen worden war. Die 32 Bogen sind, wie ich früher mittheilte, von viererlei Spannweite, circa 16, 26, 35 und 105 Meter. Die verschiedenen Belastungen waren proportional den Längen und ergaben alle das beste Resultat, günstiger als im Programm vorgesehen war. Für die 4 Bogen von 105 Meter betrug bei einer gleichmässig vertheilten Belastung von 9000 Centnern die vorübergehende Senkung während der Zeit der Belastung im Maximum 66 Millimeter, nach Entfernung der Belastung die bleibende Einsenkung des Mittels des Bogens 7 Millimeter, während das Programm nahezu das Vierfache gestattete.

Ebenso günstig waren die heutigen Proben mit bewegter Last.

Dieselben wurden mit Locomotiven und Tendern, von einer bis zu sechs (zusammen circa 4500 Ctr.) aufsteigend und vom langsamen Fahren bis zur vollen Geschwindigkeit eines Personenzugs, vorgenommen. Bei dieser Geschwindigkeit und einem Zuge von sechs Locomotiven nebst Tendern, der etwa die Länge eines Bogens hatte, war im Mittel des Bogens von 105 Meter Länge die vorübergehende Einsenkung 42 Millimeter, die seitlich schwankende Abweichung von der senkrechten 3 Millimeter.

Diese Resultate sprechen so deutlich für sich selbst und resp. das System und die Ausführung, dass hier weitere Erörterung überflüssig ist und einer genauern, eingehenden Beschreibung des Baues und der Ausführung vorbehalten bleiben kann.

Auf der neuen Bahn von Mainz nach Frankfurt, welche mit der Brücke, resp. der zunächst gelegenen Station Bischofsheim der Mainz-Darmstadt-Aschaffenburger Bahn in Verbindung steht, sind die Schienen am 1. d. M. geschlossen worden. Diese Bahn, mit der provisorischen Einmündung in die Station Frankfurt der Main-Neckar-Bahn wird mit der Rheinbrücke am 27.* laufenden Monats dem Verkehr übergeben werden, während deren feierliche Eröffnung bereits am 20. stattfindet. Der neue eigene Bahnhof in Frankfurt und die damit in Verbindung stehende Mainbrücke werden im kommenden Jahre in Angriff genommen werden.

Durch die Eröffnung der linksmainischen Bahnstrecke Mainz-Frankfurt und die Frankfurter Verbindungsbahn tritt die Hessische Ludwigsbahn auch sofort in Schienenanschluss mit der, in diesen Tagen vorbehaltlich der erforderlichen Genehmigungen käuflich erworbenen Frankfurt-Hanauer Bahn, welche sich in ihrer Fortsetzung von Hanau aus andererseits mittelst der von der Bayerischen Staatsbahn gepachteten Strecke Kahl-Aschaffenburg an die Mainz-Aschaffenburger Strecke der Hessischen Ludwigsbahn anschliesst.

⊙ **Bebra-Fulda-Hanau.** Ueber die für die Kurh. Stände-Versammlung angekündigte Eisenbahn-Vorlage bringt die „Cass. Ztg." eine Mittheilung, welche sich für das Project der Nordbahn (Bebra-Fulda-Hanau) erklärt, da durch dasselbe (welches auf die Abzweigung nach Bayern Rücksicht nimmt) für Kurhessen der Verkehr von Norddeutschland (gegenüber den projectirten Bahnen von Buke nach Kreiensen, von Göttingen nach Gotha und von Meiningen nach Schweinfurt) nach dem Süden erhalten bleibe, auch die Kosten des Nordbahn-Projects sich auf höchstens 8 Millionen Thaler stellten.

Die von der Nordbahn vorgeschlagene Linie hält sich auf der Strecke Bebra-Wächtersbach ausserhalb des Gebiets der Ueberschwemmungen und übersteigt den schwierigsten Theil des Terrains, den sogen. Distelrasen zwischen Fulda und Salmünster mittelst eines mässigen Einschnitts. An dem Kohlwald bei Volmerz soll ein Tunnel angelegt werden und die Bahn mit Absteigungen von 1 zu 130 und zu 137 bis zu dem Puncte geführt werden, wo die Bahn sich einerseits nach Gemünden und Würzburg, andererseits nach Schlüchtern und Hanau abzweigt.

Darmstadt-Mannheim. Zur Durchführung des Projects einer directen Eisenbahnverbindung von Darmstadt über Gernsheim, durch das Ried nach Lampertheim-Neuschloss und von da nach Mannheim haben die betheiligten Gemeinden den Entschluss gefasst, bei Grossherzoglich Hessischer Staatsregierung zur Realisirung des Baues dieser Linie die geeigneten Schritte zu thun.

Gössnitz-Gera. Altenburg, 29. November. Die Emission der Actien für die neue Gössnitz-Geraer Eisenbahn soll nach der L. Ztg. bis jetzt nur dadurch noch einen Anstand gefunden haben, dass die endliche Feststellung der Concessionsbedingungen und des Rechtsverhältnisses der Herzoglichen Staatsregierung als Theilhaberin an der zu bildenden Actiengesellschaft nicht früher erfolgen konnte. Die bezüglichen Verträge sind nunmehr zunächst noch der Kgl. Sächsischen Staatsregierung behufs Abschlusses der Verhandlungen über die mit der letzteren bereits vorläufig vereinbarte Uebernahme des gesammten Betriebes der Bahn und Stellung des nöthigen Betriebsparkes unterbreitet worden. Nach Feststellung auch dieser Verträge hofft man, dass etwa Mitte Januar zur wirklichen Emission der Actien vorgeschritten werden kann. Das Anlagecapital ist definitiv auf 2,200,000 Thlr. bemessen worden, wovon die S. Altenburger Staatsregierung 750,000 Thlr. unter Zinsenrücktritt, bis das Unternehmen 4 Proc. abwirft, übernimmt. Zum Sitze der Gesellschaft ist die Stadt Ronneburg bestimmt worden.

—f— **Chemnitz-Annaberg.** (Inangriffnahme.) In Folge einer kürzlich ergangenen Verordnung des Kgl. Finanzministeriums soll nunmehr der Eisenbahnbau Chemnitz-Annaberg an verschiedenen Stellen, soweit dies die Verhältnisse thunlich erscheinen lassen, unverweilt in Angriff genommen werden. In Bezug auf die gegenwärtigen Nahrungsverhältnisse im Erzgebirge ist dies in der That eine wahre Wohlthat, und man erkennt in jener Verordnung einen abermaligen Beweis von Fürsorge der Regierungsbehörde, die Nahrung vermitteln will, wenn auch die erforderlichen mühsamen Vorarbeiten des Bahnbaues noch nicht überall vollendet sein konnten. Man hofft, dass bei dem Eisenbahnbaue auch den gegründeten Klagen wegen des Chausseetractes über den steilen Berg vom Zschopauer Chausseehause an nach Marienberg zu abgeholfen, resp. eine Verlegung dieser Strasse von Zschopau weg in mehr südlicher Richtung erfolgen werde.

Rechte Oderuferbahn. Die ministerielle „Allgem. Preuss. Ztg." erfährt, dass bisher beim Handelsministerium ein auf jenes Project bezüglicher Antrag nicht zur Vorlage gelangt und weder die Zustimmung zu demselben ausgesprochen, noch eine „materielle" Unterstützung in Aussicht gestellt, — es sei auch, entgegen der Einladung zur Actienzeichnung, davon, dass „die Genehmigung der Staatsregierung zu jenem Projecte in Aussicht gestellt sei," Nichts bekannt.

—f— **Aussig-Teplitzer Bahn.** (Weiterbau.) Nach dem Dresd. Journal haben sich die Fabricanten und Kohlenwerksbesitzer in der Gegend von Dux auf die Nachricht hin, dass die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft den Antrag auf Weiterbau der Bahn bis nach Dux (in der Länge von $1_{,5}$ Meilen) abgelehnt, bereit erklärt, der Aussig-Teplitzer Bahn für 6 Jahre ein jährliches Frachtquantum von 3 Millionen Centnern zu garantiren, falls dieselbe den Bau der Bahn dennoch übernehme.

♂ **Bahn von Olmütz nach Sternberg.** Wie man vernimmt, sind mehrere Industrielle aus Sternberg (Mähren) und Olmütz zusammengetreten, um eine Eisenbahn von Olmütz nach Sternberg herzustellen. Dieselben haben nun zu dem Behufe eine Petition an das Ministerium gerichtet. Dieser Petition hat sich auch der grosse Gemeindeausschuss von Olmütz angeschlossen.

♀ **Die Ungarischen neuen Bahnbauunternehmungen.** Das Comité für die Siebenbürger Bahn hat es bisher nicht ermöglichen können, Aufklärung über die angebliche Offerte für die Grosswardein-Klausenburger Linie zu verschaffen, ein Umstand, der mit Rücksicht auf das Bestehen einer telegraphischen Verbindung zwischen Pest, Berlin und Paris zur Orientirung des Urtheils über die Sachlage wohl hinreichen dürfte. Das Comité hat sich bekanntlich in Permanenz erklärt, und wird, wie anderswo bereits bemerkt wurde, muthmasslich in Permanenz bleiben, bis die Thatsache der Dupirung der Gesellschaft und des ganzen Publicums keinem Zweifel mehr unterliegen wird. Mit den Capitalofferten fällt aber zunächst auch das ganze Project, und der Streit zwischen „Grosswardein-Klausenburg" und „Rothenthurm-Arad" beginnt auf's Neue. Mit dem Project der „Alföldер Bahn" ist es auch nicht besser bestellt. Diese Bahn soll bekanntlich das Alföld über Mohacs und Fünfkirchen mit Triest und dem Adriatischen Meere und seiner Zeit mit Fiume in directe Verbindung bringen. Die am 23. November ds. Js. zu Pest stattgehabte Generalversammlung, an der ausser den Pester Deputirten noch die Vertreter von dreizehn Ungarischen, durch die projectirte Bahn berührten Städte Theil nahmen, hat sich darauf beschränkt, ein aus siebzehn Personen bestehendes Central-Comité zu erwählen, das die fernern vorbereitenden Schritte thun, und wenn möglich, dafür sorgen solle, dass bereits im Frühjahr mit den Vorarbeiten begonnen werden könne. Dem Comité wurden Instructionen ertheilt und sämmtliche Deputirte haben sich bereitwillig erklärt, die zu den Vorarbeiten nöthigen Kosten aufzubringen.

♂ **Tokaj-Przemisler Flügelbahn.** Das Project der Tokaj-Przemisler Flügelbahn, durch welches die directe Verbindung der Ungarischen Theissbahn mit der Carl-Ludwigbahn hergestellt werden soll, hat Aussicht auf Realisirung. Ihre Richtung wird diese Bahntrace, die Karpathen durchschneidend, durch das Sarthal in Galizien nehmen und bei Przemisl in die Carl-Ludwigbahn einmünden. Gründer dieser Flügelbahn ist Graf Eduard Karolyi, der an der Spitze eines Ungarischen Gutsbesitzer- und Capitalisten-Consortiums steht. Dem gegenüber arbeitet jedoch, wie bekannt, auch die Carl-Ludwigbahn-Gesellschaft selbst, an ihrer Spitze Fürst Sapieha, am Ausbau des Galizischen Bahnnetzes, und dürfte nicht minder Ansprüche auf jene Bahntrace erheben. Eine Einigung und Verständigung betreffs der genannten Schienenstrecke wäre demnach wünschenswerth, und es will bereits verlauten, dass, obwohl die Tokajr Bahntrace von jenem Comité adeliger Grundbesitzer in Ungarn begründet und gebaut wird, sie doch später an die Carl-Ludwigbahn

* Also nicht am 22. oder 23. December, wie früher gemeldet.
Die Redaction.

Gesellschaft überlassen werden wird. Um die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorstudien und Tracirungsarbeiten für diese die Karpathen und das Sarthal durchschneidende Eisenbahn ist das Gründungscomité bereits eingeschritten und, wenn Alles gut geht, will die Gesellschaft schon im Frühjahr 1864 den Bau dieser Bahn, die theils durch Gebirge geht, beginnen. Die Vortheile, welche durch eine derartige directe Schienenverbindung zwischen Ungarn und Galizien beiden Ländern erwachsen, sind sehr bedeutend und mannigfach. Vor Allem wird hierdurch, wie schon der erste Blick lehrt, die Ausfuhr von Rohproducten und der Getreide-Export aus dem überreichen Ober- und Inner-Ungarn auf kürzestem Wege über Galizien (resp. die Carl-Ludwigbahn) nach Westen hin gefördert; aber auch nach anderer Seite hin birgt die projectirte Linie für den Handel, Ackerbau und die Industrie dieser Gegend unabsehbare, mannigfache und grosse Vvrtheile. Dieses nutz- und vortheilbringende Eisenbahnunternehmen ist gegenwärtig als gesichert zu betrachten.

♀ **Tetschen-Warnsdorfer Bahnproject.** In Böhmisch-Kamnitz fand am 23. November d. J. eine Versammlung der Warnsdorfer und Kamnitzer Insassen in Angelegenheit des Bahnbaues Tetschen-Warnsdorf (s. No. 96 S. 918) statt. Die gepflogenen Erhebungen bewiesen, dass die Bahn bei den enormen Güterquantitäten, welche diese Gegend versendet und bezieht, gewiss rentabel wäre.

☿ **Die Brennerbahn.** Bezüglich der Brennerbahn wird Nachstehendes berichtet. Die Bahnlinie am Isel vorbei, die Sill entlang ist bereits abgesteckt. Die Sondirungsarbeiten sind sehr weit vorgeschritten, und es liegt nach dem Urtheile der Sachverständigen kein Grund vor, um von dieser Linie abzuweichen. Mag auch die Linie über die Ellbogen schönere Parthien gewähren, und mag es für das verarmte Hall sehr wünschenswerth sein, dass die Brennerbahn dort münde, so sind dies nicht hinreichende Dinge, um die projectirte Linie, zu der die Vorarbeiten nahezu bewirkt sind, aufzugeben. Nach Vollendung der Brennerbahn soll die Linie über den Fern nach Reutte und Augsburg gebaut werden, die bei Innsbruck die Brennerbahn berühren wird. Sollte, falls die Letztere von Hall oder Bolders aufsteigen würde, der Zug nach Hall gehen und von dort den Weg wieder gegen die Ellbogen hin retour machen, wodurch die Fahrt von Innsbruck bis Matrei um eine halbe Stunde verlängert würde; da die Linie von der Sill die kürzeste und zweckmässigste ist, so wird man dieselbe beibehalten. Schliesslich muss bemerkt werden, dass die abgesteckte Brennerbahn nicht, wie anderswo berichtet wurde, die Brennerhöhe mittelst eines Tunnels durchbrechen wird, sondern die Bahn geht über die Höhe selbst, wie die bisherige Landstrasse. Wenn die schwierige Strecke zwischen Klausen und Bozen die Vollendung der Bahn verzögern sollte, so übergebe man die Strecke Innsbruck-Brixen, die viel weniger Hindernisse bietet, früher dem Verkehre. Die kleine Unterbrechung der Bahn in der Länge von nur zwei Posten, wird man die wenigen Jahre hindurch leicht verwinden können. Ging es doch während des Baues der Bahn über den Semmering auch nicht anders. Man fuhr nämlich einige Jahre hindurch von Wien bis Gloggnitz per Bahn und von da nach Mürzzuschlag über den Semmering per Post oder Stellwagen.

Der A. A. Ztg. wird die erfreuliche Nachricht aus „zuverlässiger Quelle" mitgetheilt, dass die Vorarbeiten des Baues der Brennerbahn beinahe vollständig beendigt sind und schon im Monat März k. Js. der eigentliche Bau beginnen wird, welcher sehr rasch betrieben werden soll, da über 10,000 Arbeiter bei demselben verwendet werden. Die commissionelle Begehung der Bahnlinie wird im Laufe des künftigen Monats erfolgen. Die Linie Innsbruck-Bozen wird in vier Stationen abgetheilt werden, wovon die erste Station von Innsbruck bis Stafflach, die zweite von da bis Sprechenstein bei Sterzing, die dritte von Sterzing bis Klausen, und die vierte von da bis Bozen reichen wird. In massgebenden Kreisen gibt man sich der zuverlässigen Hoffnung hin, dass der Bau nicht, wie früher projectirt gewesen, in fünf sondern schon in vier Jahren und noch früher, d. h. bis Ende 1866, vollständig beendigt sein werde.

Eisenbahn-Betrieb.

☾ **Hessische Ludwigsbahn.** Mainz, 3. Decbr. Die No. 95 dieser Zeitung brachte eine dem Frankfurter Journal entnommene Notiz bezüglich einer projectirten Verlängerung der linksmainischen Ludwigsbahn über Offenbach nach Steinheim zum Anschluss an die Frankfurt-Hanauer Bahn resp. zur Weiterführung über Fulda nach Bebra. Durch die Effectuirung dieses als Gerücht bezeichneten Projectes würde der Frankfurt-Hanauer Bahn eine neue, vielleicht noch empfindlichere Concurrenz geschaffen werden, als diejenige, welche seit Eröffnung der Linie Mainz-Aschaffenburg besteht. Um dem dadurch entstehenden Missverhältniss vorzubeugen, schloss der Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft Ende voriger Woche mit dem der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, vorbehaltlich der Genehmigung der beiderseitig zu berufenden ausserordentlichen Generalversammlungen, — wovon diejenige der Frankfurt-Hanauer Bahn am 29. December zu Wilhemsbad und diejenige der Hessischen Ludwigsbahn am 30. December l. J. zu Mainz abgehalten wird — ein Uebereinkommen ab, demzufolge die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn an die Hessische Ludwigsbahn übergehen, mithin als ein besonderes Unternehmen aufhören soll. Die Actionäre der Frankfurt-Hanauer Bahn treten durch Umtausch ihrer Actien gegen Actien und Prioritäten der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in die Rechte letzterer Gesellschaft ein und zwar nach dem Verhältniss, dass 5 Actien der Frankfurt-Hanauer Bahn gegen 2 Actien und 3 Prioritäten der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn umgetauscht werden. Sollte jedoch das obengenannte Uebereinkommen bezüglich des Verkaufs der Frankfurt-Hanauer Bahn die Genehmigung der Generalversammlung nicht erhalten, so beabsichtigt die Hessische Ludwigsbahn die Frankfurt-Hanauer Bahn in Pacht zu übernehmen.

Tabellarische Uebersicht über die procentuale Bedeutung des directen und durchgehenden Verkehrs Deutscher Privatbahnen im Jahre 1861.

+ Nachstehende Tabelle giebt an, welcher Procentsatz des Verkehrs und der Einnahme der unten benannten Deutschen Eisenbahnen auf den directen und durchgehenden Verkehr (im Gegensatze zum Binnen- oder Localverkehr) kommt und dürfte der Mehrzahl unserer Leser darum von Interesse sein, weil eine ähnliche Uebersicht unsers Wissens noch nirgends gegeben worden ist. Zu bedauern bleibt nur, dass es aus Mangel an Nachrichten nicht möglich war, sämmtliche Deutsche Eisenbahnen darin aufzunehmen, wie dann überhaupt der Grad von Ausführlichkeit, mit welcher das Publicum über die Verhältnisse der einzeln Bahnen durch die Jahresberichte in Kenntniss gesetzt wird, ein überaus ungleicher ist.

	Personen-Verkehr.		Güter-Verkehr.		
	Proc. der Personen-Zahl.	Proc. der Einnahme f. Pers.	Proc. der Centner-Zahl.	Proc. der Einnahme f. Güter.	Proc. der ganzen Einnahme.
Aachen-Düsseldorf	28,59	32,22	52,03	52,06	43,4
„ -Mastricht	28,8	34,2	65,3	68,5	54,7
Altona-Kiel	11,14	21,0	11,9	15,85	18,1
Bergisch-Märkische Bahn	5,02	12,3	13,4	21,55	19,2
Berlin-Hamburg	—	25	—	57,86	43,2
„ -Potsdam-Magebürg	9,4	35,4	52	—	—
„ -Stettin-Stargard	13,5	16,9	55,8	43,9	31,6
Breslau-Posen	7,1	15,9	71,2	73,1	56,3
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	2,3	4,6	20,2	22,8	16,9
Cöln-Minden	7,2	42,45	24,3	49,06	47,5
Frankfurt-Hanau	8,9	21,3	68,1	75,5	41,4
Glückstadt-Elmshorn	50,9	—	65,65	—	—
Hessische Ludwigsbahn	27,12	45,5	71,7	76,4	62,1
Kurfürst Friedr. Wilhelms Nordbahn	29,58	59	78,66	85,5	76,67
Leipzig-Dresden	22,56	40,6	49,9	53	48,5
Löbau-Zittau	—	36,8	—	90	72,4
Lübeck-Büchen	54,3	74,9	93,6	95,8	87,5
Magdeburg-Halberstadt	44,1	57	74,9	—	—
„ -Leipzig	6,9	—	28,3	—	—
„ -Wittenberge	11,7	26,3	46,2	57,3	47,2
Mecklenburgische Bahn	32,8	31,7	53,5	60,8	46,56
Neisse-Brieg	24,5	32,4	85,2	80,6	64
Niederschlesische Zweigbahn	32,2	—	66	—	—
Oberschlesische Eisenbahn	14,7	33,0	49,3	52,1	48,8
Prinz-Wilhelms-Bahn	15	23,2	19,4	20,4	20,8
Rendsburg-Neumünster	45,5	54,2	61,0	58,8	56,3
Rheinische Eisenbahn	15,16	43,8	43,5	57,15	49,9
Rhein-Nahe-Bahn	26,5	50,7	78,7	82,9	68,1
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	24,1	32,15	45,83	47,14	43
Stargard-Posen	34,35	56,7	91,8	95	84,8
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	19,7	33,2	45	61,8	54,7
Taunusbahn	3,9	11,3	62,4	62,7	23,2
Thüringische Eisenbahn	13,3	38,7	51,3	65,3	55,2
Werra-Eisenbahn	7	26,86	57,3	74,7	59
Wilhelmsbahn	6,2	16,5	40,4	51	44,49

☿ **Theissbahn.** Die Theissbahn-Direction bereitet eine Vorlage an die Regierung wegen Nachlass der in letzter Zeit ausgeschriebenen Steuerzuschlägen vor, indem sie das Terrain unter der Voraussetzung einer 15jährigen Steuerfreiheit erkaufte, weshalb auch die ordentliche Steuer rechtswidrig sei.

♀ **Galizische Carl-Ludwigbahn.** Zur Bequemlichkeit des Publicums ist von der Administration der Carl-Ludwigbahn die Einrichtung getroffen worden, dass Passagiere, wenn sie besondere Waggons für sich haben wollen, dieselben erhalten, sobald sie zeitig für die erste Classe 3, für die zweite 6 Billets zugleich lösen.

Preussische Ostbahn. In Folge des gesteigerten Verkehrs auf der Ostbahn beabsichtigt die Königl. Direction derselben, wie das „D. D." meldet, vorläufig diejenigen Strecken der genannten Bahn mit einem zweiten Geleise zu versehen, welche die stärkste Frequenz haben. Auf der Strecke Driesen-Kreuz-Filehne ist der Bau bereits in Angriff genommen, andere Strecken, so auch Nakel-Bromberg-Kotomierz, sollen folgen.

Hannoversche Staatsbahnen. Auf der Zweigbahn von Burg-Lesum nach Vegesack ist am 8. d. M. der Betrieb eröffnet worden. (S. off. Bekanntm. S. 951.)

Internationaler Belgischer Eisenbahn-Verkehr. Kurz vor Schluss der vorigen Nummer unseres Blattes kam uns die S. 939 gegebene Bekanntmachung der Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn zu, wonach am 1. Januar an Stelle des gegenwärtigen Belgisch-Preussischen Verband-Reglements vom 15. August 1854 ein

neues: a) Belgisch-Rheinisch-Preussisches — per Herbesthal, b) Belgisch-Niederländisch-Preussisches — per Mastricht, mit ganz gleichmässigen Tarifen und Bestimmungen in Kraft tritt, welche beide die Grundsätze und Tarife des internationalen Französischen Reglements vom 1. Juli 1860 adoptiren, und zugleich für die Belgischen Bahnstrecken eine umfassende Ermässigung der langen Strecken in allen Güterclassen enthalten. Wir wollen nicht unterlassen, unsere Leser wenigstens nachträglich noch auf die weiteren Erleichterungen für den Güter-Verkehr durch Einschiebung billiger Unterclassen für Halbfabricate und Rohproducte und durch Ermässigung des Transits nach und von den Seehäfen Antwerpen, Ostende, Gent, so wie nach und von den Grenz-Stationen Quiévrain, Mouscron und Erquelinnes, ingleichen nach und von Ruhrort und Düsseldorf aufmerksam zu machen, welche nach der erwähnten Bekanntmachung mit dem 1. Januur eintreten.

Ausland.

Alpenbahnen. Ein H. Stoppani hat Namens des H. L. Mouton ein Concessionsgesuch zum Bau der Linien vom Lago Maggiore über Locarno, Bellinzona, Biasca und Olivone nach der graubündnerischen Grenze auf dem Lucmanier, und von Bellinzona über Lugano und Mendrisio nach der Italienischen Grenze, mit einer Zweigbahn durch das Thal von Agno gegen Varese bei der Tessiner Regierung eingereicht. Die Concession soll nach dem Gesuch auf 99 Jahre ertheilt werden. Innerhalb 2 Monaten nach ertheilter Bundesgenehmigung sollen die Arbeiten (oder wenigstens ununterbrochene Vorarbeiten) begonnen werden, um für die Linien Locarno-Biasca und Bellinzona-Italienische Grenze nebst Zweigbahn innerhalb 3, für Biasca-Olivone innerhalb 5 Jahren ihre Vollendung zu finden. Binnen 5 Jahren nach ertheilter Bundesgenehmigung hat der Concessionär auch eine Strasse über den Lucmanier zu bauen. Der Canton Tessin betheiligt sich mit 3,000,000 Fr. in Actien, welche den meistbegünstigten gleichzustellen sind. Die angebotene Caution besteht aus 20,000 Fr. Italienischer Rente und 100,000 Fr. in Werthpapieren zum Börsencours. Der Concessionär erhält nicht nur das Vorzugsrecht auf alle im Tessin zu bauenden Eisenbahnen, sondern es darf auch überhaupt während 99 Jahren keine andere Bahn nach der Italienischen Grenze concedirt werden. Jede Uebereinkunft gilt als aufgelöst, wenn der Concessionär innerhalb 6 Monaten nach erhaltener Concession erklärt, dass er sich mit der Italienischen Regierung über die von ihr zu verlangende Subvention nicht habe verständigen können.

♀ **Stand der Walachischen Eisenbahn-Angelegenheit.** Mit der Walachischen Eisenbahn-Angelegenheit ist es arg bestellt. Die Concession für die Bahnen ist zwar schon längst ertheilt; aber wie kein Krieg ohne Geld geführt werden kann, eben so wenig oder vielmehr noch weniger können Bahnen ohne Geld gebaut werden. Bei den schlimmen Finanzverhältnissen der Fürstenthümer ist es kein Wunder, dass die Walachische Regierung für jetzt noch an keinen Bau von Bahnen denken kann. Nach der fürstlichen Botschaft, mit welcher am 16. November d. J. die Kammer eröffnet wurde, sind die Staatscassen leer. In allen Branchen des öffentlichen Dienstes häufen sich schon seit Monaten Sold- und Gehaltsrückstände, und die Union hat durch das Ausbleiben der Moldauischen Abgeordneten eine factische Auflösung erfahren. Unter solchen Umständen ist es begreiflich, dass die Walachische Regierung der Eisenbahn-Angelegenheit sich nicht lebhafter annimmt; da sie weder Geld noch Ansehen hat, so konnte sie nichts mehr thun, als der vorgelegten Eisenbahnconcession zuzustimmen. Sie kann aber selbstverständlich auch keine Zinsengarantie ertheilen, indem diese durchaus werthlos sein müsste, wenn sie dessenungeachtet ertheilt würde. Zudem ist noch der Träger des Walachischen Eisenbahnprojectes und der Inhaber der betreffenden Concession, Grigorio Bibesco-Brankowano, dadurch, dass die Walachische Regierung ihm jüngsthin die Verwaltung und Dispositionsbefugniss über ein Vermögen von einem 80,000 Ducaten weit übersteigenden jährlichen Ertrage entzogen hat, in seinem Ansehen und Credite bedeutend gesunken. Durch diese Umstände sind die Walachischen Eisenbahnen gänzlich problematisch geworden, und die damit zusammenhängenden Siebenbürger Bahnprojecte erleiden hierbei höchstwahrscheinlich bedeutende Modificationen.

♂ **Walachisch-Siebenbürgische Bahnen.** Fürst Brankowano, der bekanntlich im Besitze einer Concession zum Bau einer Walachischen Eisenbahn ist, hat sich dem Vernehmen nach mit dem Concessionär der Siebenbürgischen Bahn, Grafen Franz Toldalagi, in directe Verbindung gesetzt, um den Weiterbau der Siebenbürgischen Bahn nach Galatz zu betreiben. Welche Bedeutung übrigens diese Association der genannten Concessionäre für die betreffenden Bahnen hat, wolle aus meinem Artikel: „Stand der Walachischen Eisenbahn-Angelegenheit entnommen werden.

AC. **Die Oelbach-Eisenbahn** (Oil Creek Railroad) in Pennsylvanien ist jetzt vollendet. Sie führt von Corry nach Titusville in einer Länge von 27 Engl. Meilen. Zu Corry verbindet sie sich mit der Philadelphia- und Erie-Eisenbahn nach Erie und dem Westen und auch mit der Atlantic- und Great-Western-Bahn, sowie von da mit der Erie-Bahn nach Newyork. Durch diese Bahn können die grossen Oel-Regionen ohne bedeutende Schwierigkeit erreicht werden. Projectirt und gebaut wurde dieselbe durch die Besitzer der Oelquellen. Anfangs Mai wurde sie in Bau genommen und am 1. Nooember eröffnet.

Technische Notizen.

—f— **Ein neues Sprengpulver.** Vor Kurzem fanden in Pressburg Schiess- und Sprengproben mit einem neuerfundenen, „Hochstädter-Strachwitzischen Gaspulver" statt, welche überraschende Resultate lieferten. Die Wirkung dieses Pulvers ist thatsächlich eine weit grössere, als jene des gegenwärtigen und da 1 Pfd. „Gaspulver" (sit venia verbo) der Wirkung von 3 Pfd. gewöhnlichem Pulver entspricht, so ist schon hierdurch der Vorzug constatirt. Bei diesen Proben fanden sich die Vortheile des Gaspulvers, wie sie schon eine frühere Ankündigung enthält, bestätigt und man beobachtete namentlich, dass die Gleichförmigkeit der Wirkung grösser und sicherer war, weil das Pulver gleichförmig explodirte, während der Pulverdampf sich geringer zeigte und sofort verflog, der Rückstand aber fast null blieb, indem sich die Ladung fast ganz verzehrte.

—f— **Wasserglas an Stelle von Schweisssand.** Beim Anätzen von Schienendurchschnitten zeichnen sich die Stäbe, aus denen die Schienenpackete zusammengesetzt waren, durch feine schwarze Umgrenzungslinien aus. Es sind dies aller Wahrscheinlichkeit nach nichts Anderes, als nicht herausgepresste Reste von Hammerschlag und Schlacke. Ganz ausgezeichnete Resultate soll nach Dr. H. Schwarz das Bestreichen der Schweissstellen mit concentrirter Wasserglaslösung liefern, das ein besonders leicht flüssiges Glas ergiebt. Bei grösseren Maschinentheilen etc., kurz überall, wo die Innigkeit der Schweissung von Wichtigkeit ist, sollte man die geringen Mehrkosten etc. nicht scheuen.

—f— **Cockey's verbesserte Gasapparate** bezwecken eine gewisse Beweglichkeit des hydraulischen Verschlusses bei der Verbindung des Ableitungsrohres der Gasretorte mit dem ersten horizontalen Sammelrohr zur Ausgleichung der Ausdehnung und Zusammenziehung der Röhren, damit die Verbindungen derselben dicht bleiben. Man bringt nämlich in dem Sammelrohr ein offenes kurzes verticales Rohr an, welches nach unten in die den Verschluss bewirkende Flüssigkeit taucht. Diese Röhre ist ausgebohrt und nimmt das Ende des Gasableitungsrohres auf, welches aussen gleichfalls abgedreht ist und zwar so, dass es sich mit geringem Spielraum in dem kurzen Rohr bewegen und der Ausdehnung und Zusammenziehung des Steigerohrs nachgeben kann. Das Ende des Ableitungsrohres muss etwa 1/4 Zoll über das Ende des kurzen Rohres vorragen. (Pract. Mech. Journ.)

—f— **Verwendung des verzinkten cannelirten Eisenblechs zu Dampfrauchfängen.** Statt der gewöhnlichen Schornsteine aus dickem Eisenblech werden Rauchfänge empfohlen, welche aus zwei in einander gesteckten Röhren von dünnem verzinkten Eisenblech bestehen, von denen die innere glatt ist und die eigentliche Rauchröhre bildet, während die äussere einen cannelirten Mantel darstellt, der um diese Rauchröhre noch eine Luftschicht von mindestens 9 Zoll Mächtigkeit abschliesst, und auf diese Art der bedeutenden Abkühlung der blechernen Rauchröhre entgegenwirkt, welche bekanntermassen bei allen blechernen Rauchfängen den Zug hindert oder beeinträchtigt. Mehrere Dampfrauchfänge von 70—80 Fuss Höhe wurden in der Fabrik von J. u. G. Winiwarter in der beschriebenen Weise erzeugt und haben während ihres mehrjährigen Betriebes stets den besten Erfolg ergeben.

Volkswirthschaftliches.

—f— **Die Tarifermässigungen und die Ruhrkohle.** Von der Ruhr. Die allmälige Reduction der Eisenbahnfrachten zeigt schon die segensreichsten Wirkungen. Die Ruhrkohle debirt ihr Absatzgebiet immer weiter aus. Vermuthlich wird sich das diesjährige Versendungsquantum grösser herausstellen, als es je noch dagewesen ist. Die Magazine leeren sich zusehends und die seit Jahren auf ein Minimum gedrückten Preise beginnen zu steigen. Die Krisis, welche den Kohlenbergbau so schwer darnieder drückte, hat volkswirthschaftlich ausserordentlich viel Gutes gebracht. Tarifermässigungen, grossartige Lieferungsverträge, Betriebsverbesserungen, Vereinfachung der Verwaltung und Verbesserung der Gesetzgebung, haben dem Unternehmungsgeist eine bessere Basis verschafft. Die Ruhrkohle beherrscht augenblicklich den Holländischen Markt, hat Bremen erobert, in der Schweiz festen Fuss gefasst und ist sogar bis nach Belgien, in's Herz eines Kohlen producirenden Landes, vorgedrungen.

Strassenlocomotiven in der Pfalz. Am 23. November fand in Pirmasens eine grosse, von den angesehensten Männern der südwestlichen Pfalz besuchte Versammlung statt, die sich unter dem Vorsitz eines Königl. Regierungscommissärs und im Beisein der 6 Districtsausschüsse von Annweiler, Dahn, Bergzabern, Pirmasens, Waldfischbach und Zweibrücken mit ihren Vorständen über die Einführung von Strassenlocomotiven auf der Route Zweibrücken-Pirmasens-Winden verabreden sollte. Nachdem insbesondere auch hinsichtlich der Sicherstellung des Verkehrs eingehende Erörterungen stattgehabt, beschlossen die vorgedachten Districtsausschüsse in specie jene von Dahn, Pirmasens und Waldfischbach sofort ihre Strassen dem Dampfwagenunternehmen zur Verfügung zu stellen, einer technischen Commission den Ankauf von Maschinen, wozu die Mittel vorhanden sind, und die Besorgung der weiter nöthigen Erhebungen zu überlassen und von dem Ergebniss der hiernach zu erwartenden Resultate ihre weiteren Beschlüsse abhängig zu machen.

♄ **Die erste Strassen-Locomotive auf dem Continent.** Die von dem Director der in Bromberg ihrer Sitz hebenden „Bergbau-

Actien-Gesellschaft Weichselthal" angekaufte Strassen-Locomotive ist in diesen Tagen in Bromberg eingetroffen und war am 25. Novbr. bereits in Thätigkeit.

Herr Director Schwidthal verfolgt damit den Zweck, den Transport grösserer Massen Braunkohlen aus der Grube „Marie", welche $2^1/_2$ Meilen entfernt von Bromberg liegt, nach Bromberg zu bewirken, da der Consum an Braunkohlen sehr im Zunehmen begriffen ist und durch Anwendung dieser Locomotive eine Ersparniss an Transportkosten erzielt werden soll. — Die Locomotive, für die der Eingangszoll ermässigt wurde, kostet franco Bromberg etwa 4500 Thlr., wiegt incl. des mit sich führenden Wasservorraths 170 bis 180 Centner und soll, die Meile in $1^1/_2$ Stunden zurücklegend, 6 Wagen á 80 Centner Kohlen fortbewegen können. Die Probefahrt mit derselben hat allen Erwartungen entsprochen. Die Maschine arbeitet sehr ruhig und geht solide und sicher, auch ist die Steuerung eine sehr zweckmässige und sichere. Ein Geräusch wie die Eisenbahn-Locomotiven verursacht diese Maschine nicht, und werden deshalb auch Pferde so ruhig vorbeigehen. Auch ist der Schornstein mit einem Funkenfänger und ein Aschkasten mit einer entsprechenden Vorrichtung versehen, so dass beim Passiren der Strassen, an denen Häuser mit Strohdächern stehen, wie ferner beim Passiren der Forsten jede Feuersgefahr vermieden wird. — Die Maschine ruht auf 4 Rädern, wovon die beiden vorderen 10 Zoll, die hinteren 12 Zoll Breite haben. Quer über dem Kessel liegt die Betriebswelle links mit einem Schwungrade, rechts mit einem Getriebe versehen, welches in ein Kammrad greift, von dessen Welle eine breite starkgliedrige Kette die Axe der Hinterräder in Bewegung setzt. Vor dem Kessel sitzt der Steuermann, der mit Leichtigkeit das Steuer, das auf einem Rade ruht, beliebig drehen und wenden kann. Die Maschine ist von Aveling und Porter in Rochester erbaut und trägt die No. 47 und die Jahreszahl 1862. — Mehrfach sind schon Anfragen aus Tilsit, Frankfurt a. O. von Gutsbesitzern und Fabrikanten in Bromberg eingetroffen, welche ebenfalls dergleichen Maschinen anzukaufen beabsichtigen und sich vorerst nach der Brauchbarkeit etc. derselben erkundigen; auch der Besitzer der Gypsbrüche in Wapno bei Exin beabsichtigt die Anschaffung einer solchen Maschine zum Transport des Gypses nach Nakel*.

(Nach der Danziger Ztg.)

Schifffahrt.

Norddeutscher Lloyd. Die „Weser-Ztg." schreibt: Am 25. Nov. 2 Uhr 15 Minuten lief auf der Werfte der Herren Caird & Comp. in Greenock (Schottland) der neue, für den Norddeutschen Lloyd erbaute Dampfer „America" von Stapel. Derselbe ist 318 Fuss lang, 40 Fuss breit, 33 Fuss tief und hat eine Grösse von 2500 Tons. Seine Maschine ist der des Dampfers „Hansa" nachgebildet, während die Dimensionen des Schiffkörpers denen der „Bremen" und „New-York" gleichen. Die neuesten bewährten Erfindungen sind bei diesem Schiffe angebracht, wohin namentlich eine Vorrichtung, mit überhitztem Dampf und Oberflächen-Condensation zu arbeiten, gezählt werden muss; auch erhält die „America" eine doppelt gekröpfte Gussstahlwelle aus der Krupp'schen Gussstahlfabrik in Essen, die bereits in der Londoner Industrieausstellung die Aufmerksamkeit von Kennern auf sich gezogen hat. Mit diesem Dampfer hat der Norddeutsche Lloyd die Betriebsmittel completirt, die er von Anfang an für die New-Yorker Linie in Aussicht genommen hatte; jedoch hat die Erfahrung gelehrt, dass, wenn der 14tägige Dienst regelmässig versehen werden soll, ein fünftes Dampfboot absolut nothwendig ist. Die 4 Dampfer „Bremen", „New-York", „Hansa" und „America", sämmtlich von Hrn. Caird gebaut, gehören zu den besten, die den Ocean kreuzen, und durch sie ist der Norddeutsche Lloyd in den Stand gesetzt, jeder Concurrenz zuversichtlich entgegenzutreten.

—f— **Durchstechung des Isthmus von Korinth.** Der „Moniteur" brachte neulich eine wichtige Privatcorrespondenz aus Korinth. Sie meldet, dass sich eine Gesellschaft bildete, um die Durchstechung des Isthmus von Korinth zu unternehmen. Die Breite dieses Canals soll 34 Meter, seine Tiefe 6 Meter betragen. Seine Ausdehnung würde 6 Kilometer nicht überschreiten. Für die von Marseille und dem Mittelmeer nach dem Piräus abgehenden Fahrzeuge würde die Entfernung um 90 Meilen abgekürzt; für die aus dem Adriatischen Meere kommenden Schiffe wäre die Zeitersparniss noch beträchtlicher.

Miscellen.

—f— **Eine Recognoscirung gegen einen Bahnzug.** (Aus dem Americanischen Kriege.) Es kommen im Americanischen Kriege eigenthümliche Kampfarten vor. So schildert der unionistische Oberst Barton eine von ihm unternommene Expedition, um einen Theil der Charleston- und Savanna-Eisenbahn zu zerstören. „Ich ging — so lautet sein Bericht — mit 350 Mann den Coosahatchie-Fluss hinauf, landete in der Nähe der Stadt dieses Namens und nahm eine 12pfündige Haubitze mit. Ungefähr eine Meile von dem Orte hörte ich den Pfiff einer Locomotive. Wie der Zug näher kam, liess ich mit Kartätschen und Musketen eine tüchtige Salve auf ihn geben. Dies Feuer war sehr mörderisch. Der Zug bestand aus acht Wagen, sechs davon waren voll von Gemeinen und zwei voll von Offizieren. Es waren auch 2 leichte Karren „an Bord". Viele der Feinde, darunter der Conducteur, fielen beim ersten Feuer, und 25 oder 30 sprangen vom Zuge herab und wurden meist schwer verletzt oder getödtet. Die übrigen flüchteten sich in das Gehölz und die Sümpfe auf der andern Seite der Bahn. Sogleich, wie der Zug vorüber war, liess ich die Schienen aufreissen und fuhr mit dieser Arbeit fort, bis zum Rückzug geblasen wurde."

* Ob die Angabe richtig ist, dass diese Strassenlocomotive die erste auf dem Continent in Betrieb gesetzte sei, lassen wir dahin gestellt, da uns nicht bekannt ist, ob und inwieweit die in der Schweiz gemachten Versuche (vgl. No. 34 S. 405 vorigen und No. 8 S. 62 dieses Jahrgangs unserer Zeitung) ein günstiges Resultat bereits gehabt haben. Sehr erwünscht würde eine Mittheilung sein über den Erfolg des Unternehmens, über Leistungsfähigkeit der Maschine, Betriebskosten etc. Die Redaction.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 2. Januar fut. ab und während des ganzen Monats Januar werden die alsdann fälligen

Zins-Coupons der vierprocentigen Prioritäts-Actien und vier und einhalbprocentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft, ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen, in den Vormittagsstunden der Wochentage von 9—12 Uhr in unserer Gesellschafts-Hauptcasse am Askanischen Platz No. 6 eingelöst werden.

Behufs schneller Abfertigung wird gebeten, den Coupons deutlich geschriebene, nach der Nummernfolge geordnete und nach den verschiedenen Kathegorien event. gesonderte Verzeichnisse beizufügen, auch bezüglich auf die schon früher fällig gewesenen Coupons ein Gleiches zu thun.

In **Leipzig** geschieht **die beregte Einlösung** in den Tagen **vom 2. bis 17. Januar fut. einschliesslich, bei unserer Gütercasse auf dortigem Bahnhof. Ausnahmsweise werden bei unserer Hauptcasse in Berlin die Coupons auf Verlangen auch schon vom 15. d. Mts. ab eingelöst.**

Berlin, den 3. December 1862. **Die Direction.**

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 80 Stück Gussstahl-Reifen für Locomotiven im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch, den 17. December d. J., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Gussstahl-Reifen für Locomotiven"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, so wie bei dem Ober-Maschinenmeister Wöhler in Frankfurt a./O. zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften dieser Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Copialien, in Empfang genommen werden.

Berlin, den 26. November 1862.

Kgl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königliche Ostbahn.

Mit der am 4. December d. J. stattfindenden Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie der Bromberg-Warschauer Bahn kommt der bisherige Fahrplan für die Bromberg-Thorner Bahnstrecke ausser Anwendung und tritt für die Bahnstrecke von Bromberg bis zu dem Preussischen Grenz-Bahnhofe Otloczyn folgender neuer Fahrplan in Kraft.

A. Richtung Bromberg-Otloczyn.

Stationen	Schnellzug I.	Aufenthalt Min.	Zug IV.	Aufenthalt Min.	Güterzug V.	Aufenthalt Min.
	Aus Berlin 10 45 Abds.		Aus Danzig 5 5 Morg.			
Bromberg Abf.	7 38 Morg.	24	10 38 Vorm.	27	9 27 Abds.	
Schulitz „	8 7 „	2	11 23 „	5	10 15 „	5
Thorn „	8 52 „	5	12 45 Mitt.	28		
Ankunft					11 17 „	
Otloczyn Abf.	9 16 Vorm.	5	1 17 „	7		
Alexandrowo „	10 22 „	60	2 37 Nchm.	70		
Warschau Ank.	6 — Abds.		10 — Abds.			

B. Richtung Otloczyn-Bromberg.

Stationen	Schnellzug II.	Aufenthalt Min.	Zug III.	Aufenthalt Min.	Güterzug VI.	Aufenthalt Min.
Warschau Abf.	10 15 Vorm.		7 30 Morg.			
Alexandrowo „	6 49 Abds.	57	3 52 Nchm.	75		
Otloczyn „	7 9 Abds.	15	4 12 Nchm.	15		
Thorn „	8 9 „	45	5 21 „	45	5 24 Morg.	
Schulitz „	8 43 „	2	6 21 „	5	6 28 „	5
Bromberg Ank.	9 6 „	16	7 — Abds.	21	7 9 „	
	in Berlin		in Danzig			
	5 15 Morg.		11 58 Nachts			

Die Züge **I** und **II** befördern nur Personen in I. und II. Wagenclasse und haben in Bromberg directen Anschluss an die Ostbahn-Schnellzüge von und nach Berlin, während die beiden Züge **IV** und **III** Personen in I., II., III. und IV. Wagenclasse, sowie Vieh und Eilgut befördern und in Bromberg directen Anschluss an die Ostbahn-Personenzüge in der Richtung von und nach Königsberg haben.

Die Güterzüge **V** und **VI** coursiren nur zwischen Bromberg und Thorn und haben auf ersterer Station unmittelbaren Anschluss an die Schnellzüge in der Richtung von und nach Königsberg. Dieselben befördern Personen in II., III. und IV. Wagenclasse.

Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten und daselbst verkäuflichen Fahrpläne.

Bromberg, den 28. November 1862.

Königliche Direction der Ostbahn.

Kgl. Hannoversche Staatseisenbahnen.*

Der Betrieb auf der neu erbauten Zweigbahn von **Burg-Lesum** nach **Vegesack** wird am 8. d. M. eröffnet werden.

Den Fahrplan für die Personenzüge auf der Zweigbahn in Verbindung mit den Zügen der Hannover-Geestemünder Bahn enthält ein Nachtrag zum Fahrplane der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung vom 18. October 1862. Dieser Nachtrag ist durch Anschlag auf den Stationen zur Kenntniss des Publicums gebracht. Exemplare desselben sind in sämmtlichen Billet-Expeditionen der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung zu dem Preise von $^1/_2$ Gr. zu erhalten.

Hannover, den 2. December 1862.

Königlich Hannoversche General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen.
Hartmann.

* Für vorige Nummer zu spät eingegangen. Die Red.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung nachstehend aufgeführter, für den Betrieb der **Werkstätten** zu **Breslau** und **Stargard** pro 1863 erforderlichen **Materialien**, **Werkzeuge** etc. soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

Diverses Rund-, Quadrat-, Flach-, Band- und Winkeleisen, Guss-, Gussfeder-, Siederohrringe- und Schweiss-Stahl, eiserne und gussstählerne Radreifen, Zinn, Kupfer, Blei, Antimon, diverse Bleche und Drath, diverse Bohlen und Bretter, Holzkohlen, Leder, Seilerwaaren, diverse Zeuge, Manufactur- und Posamentirwaaren, Oele, Farben, Chemicalien und Droguen, Gummiwaaren, Glaswaaren, diverse Eisen- etc. und Kurzwaaren, Cement, Stuhlrohr, diverse Vorrathsstücke, als: Evolutenfedern, Pufferscheibenbleche, gepresste Maschinenmuttern, Klemptnerwaaren, hölzerne Weichenrahmen, Hammerstiele, — diverse Werkzeuge und Geräthe.

Der Submissions-Termin hierzu ist auf

Donnerstag, den 18. December 1862, Vormittags 10 Uhr,

in dem Ober-Maschinen-Meister-Büreau auf dem Oberschlesischen Bahnhofe hierselbst anberaumt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Werkstattsmaterialien pro 1863“ an das Ober-Maschinenmeister-Büreau hierselbst bis zur gedachten Terminsstunde einzusenden. Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termine in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Lieferungsbedingungen mit speciellem Nachweis der zu liefernden Materialien-Quantitäten sind im Central-Büreau der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn und im Büreau des Ober-Maschinenmeisters zu Breslau, sowie bei dem Königlichen Maschinenmeister Herrn Gruson zu Stargard und im Central-Büreau der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin ausgelegt; auch werden auf portofreie Gesuche die Lieferungsbedingungen den Unternehmungslustigen zugesandt.

In den Werkstatts-Magazinen zu Breslau und Stargardt ist zugleich ein Sortiment Proben der zu liefernden Materialien zur Ansicht ausgelegt.

Die den Bedingungen beigefügten Material-Nachweisungen sind als Formulare für die abzugebenden Offerten zu benutzen. Offerten, zu denen die qu. Bedingungen Seitens der Offerenten nicht entnommen sind, bleiben unberücksichtigt.

Unternehmungslustige, welche binnen 6 Wochen nach dem Submissions-Termine keinen Bescheid erhalten, haben ihre Offerten als abgelehnt zu betrachten.

Breslau, den 4. December 1862.

Der Kgl. Ober-Maschinen-Meister der Oberschles. Eisenbahn.
Sammann.

Königl. Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von Werkstatt-Materialien für das Jahr 1863 als:
Walz-, Quadrat-, Flach-, Rund-, Winkel- und Roststab-Eisen,
Guss- und Schweissstahl,
Bleche und Drähte,
Metallguss und Metalle,
Werkzeuge und Geräthe etc.,
Farben und Chemicalien etc.,
Gummi- und Lederwaaren,
Seiler-, Polster- und Posamentirwaaren,
Manufacte, Glaswaaren, Holzkohlen und Hölzer
soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen können in unserm Central-

Büreau hier sowie im Bureau des Eisenbahn-Maschinenmeisters zu Paderborn eingesehen, auch Abschriften davon gegen Erstattung der Schreibgebühren, mitgetheilt werden. Die Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift

Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien

nebst den etwaigen gehörig bezeichneten Proben portofrei bis zum

18. December cr., Vormittags 8 Uhr,

an den Eisenbahn-Maschinenmeister Sillies zu Paderborn einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Münster, den 27. November 1862.

Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Buschtêhrader Eisenbahn. Octobr. 1862: Für 8,759 Personen und 977,526 Ctr. Frachten 60,046 fl. 14 kr. Bis ult. October 570,212 fl. 33 kr. österr. Währ.

K.K. pr. Südl. Staats-, Lomb.-Venet. u. C.-Ital. Eisenbahn. October

	Südösterreiches Netz 1862 fl.	1861 fl.	Lomb. Netz 1862 fl.	1861 fl.
Reisende:	244,403	333,018	350,038. 234,651	227,035 202,719
Militär-Transporte:	30,934	126,329.		4,101 7,458
Gepäck u. Frachten:	904,594	1,068,968.		127,081 96,611

Einnahme auf beiden Netzen. Gesammt-Einnahme bis ult. Oct.

Südösterr. Netz	1,268,546	1,545,335.	19,172,887	18,324,328
Lombard. Netz	358,217	306,788.	2,768,159	2,112,332
Summa:	1,626,763	1,852,123.	Totale 21,941,046	20,436,660

Differenz: pro Oct. Südösterr. Netz — 276,789 Lomb. Netz + 51,428
Totale in 1862 + 1,504,385 fl.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. October 1862.
47,416 Personen. 157,921 Ctr. Güter. Einnahme: 38,412 fl. 4 kr.
Oct. 1861: 47,707 Pers. 144,000 Ctr. Güter. Einnahme: 35,306 fl. 6 kr.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

	für Personen	für Gepäck	für Güter	Extraord.	Summa
Novbr. 1862 Thlr.	1,732	43	9,235	2,000	13,010
„ 1861	1,656	50	7,438	1,428	10,572

Novbr. 1862 gegen 1861 + 2,438 Thlr. Bis ult. Octbr. 1862 + 34,925 Thlr.

Taunus-Eisenbahn. November 1862:

Einnahme für Personen	Güter	Extraord.	Summa	Bis ult. Nov. 62:
44,173 fl.	20,741 fl.	949 fl.	65,863 fl.	859,447 fl.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke können eingesandt werden.

„Alle Gattungen Telegraphendraht“

aus den anerkannt guten Siegener Roheisen-Sorten hergestellt, liefert die Drahtfabrik von

Siegen (Westphalen). **J. H. Dresler** senior.

Bei **Aurel Frühbuss** (P. Bollig's Buchhandlung) in Cöln ist soeben erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Der Baucontract

oder

Rathgeber für Bauherrn, für Verwaltungsbeamte und für ungeübte Bauführer bei Vereinbarungen mit Bau-Technikern, Bau-Unternehmern, Handwerkmeistern, Lieferanten etc. bezüglich Ausführung von privaten und öffentlichen Gebäuden,

bearbeitet durch

H. Maertens,

Königl. Landbaumeister, zur Zeit Garnisonbaumeister in Cöln.

Geh. Preis 1 Thlr. 6 Sgr.

Die grossartige Bauthätigkeit, welche in den letzten Decennien auf dem Gebiete der Privatbauten und der öffentlichen Gebäude wieder erwacht ist, lässt nach einem Werke fragen, welches den Privatbauherrn und den Verwaltungsbeamten ein Rathgeber bei ihrer Baudisposition, eine Richtschnur bei Wahl ihrer Architecten, ihrer Bauunternehmer resp. Bauhandwerker, und eine Sicherung bei den mit Letztern zu schliessenden Vereinbarungen, sein kann. — Alles Dieses soll das vorliegende Werk erfüllen.

Ausserdem ist dieses Buch darauf berechnet, dem unerfahrenen Bauführer eine Anweisung bei Schliessung von Baucontracten, wie Staatsbauten dieselben erfordern, zu geben. Der einen grossen Theil des Buches ausfüllende, ausführlichste Normalcontract für Hochbauten wird durch seine practische Anordnung und seine strenge Wortfassung auch **erfahrensten Baumeistern** bei ihren Contractschliessungen manche bisherige, sich immer wiederholende, grosse Mühe ersparen und als ein bequemes Muster gelten.

Endlich ist dieses Werk den verschiedensten Bauhandwerkern zu empfehlen, weil hieraus dieselben am leichtesten alle die Verpflichtungen, welche ihnen von den Behörden bei öffentlichen Bau-Submissionen auferlegt zu werden pflegen, im Voraus erlernen können.

Soeben erschien im Verlage von **Friedrich Vieweg und Sohn** in **Braunschweig.**
(Zu beziehen durch jede Buchhandlung

Der Zollverein Deutschlands und die Krisis, mit welcher er bedroht ist.

Zweites Heft. gr. 8. Fein Velinpap. geh. Preis 10 Sgr.

Soeben wurde ausgegeben und ist in allen Buchhandlungen vorräthig:

Bau-Kalender für das Jahr 1863.

Ein Geschäfts- und Notizbuch für Baumeister, Zimmer- und Maurermeister, und alle übrigen Bau-Gewerksmeister, so wie für Ingenieure und Geometer.

Herausgegeben von

Ludwig Hoffmann,

Baumeister in Berlin.

Sechszehnter Jahrgang.

Elegant in Leder gebunden $27\frac{1}{2}$ Sgr.

Die Nützlichkeit dieses Kalenders ist von allen beim Bauwesen Beschäftigten so vielfach anerkannt, dass es nicht nothwendig scheint, denselben noch speciell zu empfehlen.

Der reiche, wiederum vielfach vermehrte Inhalt und die gediegene elegante Ausstattung des neuen Jahrganges werden ihm, wie wir hoffen, nicht nur die alten Freunde erhalten, sondern noch viele neue erwerben.

Verlag von **Franz Duncker** in Berlin.

von 2—18 Zoll Durchm.; kosten bei grösserer Dauerhaftigkeit $\frac{1}{4}$—$\frac{1}{6}$ eiserner Röhren. Zu **Wasser-, Maische- und Jaucheleitungen** etc., als: **Siele und Abflüsse, Durchlässe** bei Wegebauten und als Ersatz für **Feldbrücken** zu empfehlen.

Verlegt und herausgegeben von dem **Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

N° 100. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins

Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 13. December 1862.

Inhalt: **Die neuen Projecte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.** — **Operationen der Hessischen Ludwigsbahn.** — **Verzinsung von Eisenbahn-Actien durch Transport-Leistungen.** — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Ratibor-Leobschütz-Neisse. Mecklenburgische Eisenbahn-Anleihe. Eisenbahn-Betrieb: Württembergische Staatsbahnen, Tarif-Aenderungen, directer Württembergisch-Badischer Güter-Verkehr. Bergisch-Märkische Eisenbahn Niederschlesische Zweigbahn. Norddeutscher Eisenbahn-Verband, Viehtransport. Oesterr. Südbahn, Eröffnung der Eisenbahn-Telegraphen-Stationen auf der Linie Steinbrück-Sissek. — Ausland. Americanische Eisenbahnen, Unfälle. — Technische Notizen. Gas-Schmelzofen. Wasserkrahn für Eisenbahnen. Anzeiger: I. Officieller Theil: **Königl. Ostbahn**, neuer Fahrplan. **K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft**, Zinsenzahlung. **Niederschlesische Zweigbahn**, ermässigter Tarif. **Königl. Hannoversche Staatseisenbahnen**, Betriebs-Eröffnung der Zweigbahn von Burg-Lesum nach Vegesack. Submission der **Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** — **Fehlende etc. Güter** der Neisse-Brieger und Königl. Niederschlesisch-Märkischen-Eisenbahn. — **Einnahmen** der K. K. priv. Aussig-Teplitzer, Graz-Köflacher, Kaiserin-Elisabeth-Bahn, Breslau-Schweidnitz Freiburger, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen, Neisse-Brieger, Wilhelms-, Oberschlesischen und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.

Die neuen Projecte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir berichteten bereits in No. 98 S. 937, dass in der ausserordentlichen General-Versammlung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche am 29. v. M. unter Vorsitz des Herrn Geheime-Commerzienraths D. v. d. Heydt in Elberfeld stattfand, sämmtliche zur Berathung und Beschlussfassung gestellte Fragen fast ohne alle Discussion von den Actionären genehmigt wurden. — Wir verzichten deshalb darauf, das uns zugehende Sitzungsprotocoll mitzutheilen*, geben dagegen vollständig den Seitens der Kgl. Direction und der Deputation der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft der Versammlung erstatteten interessanten Vortrag über die drei neuen Unternehmungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft:

1) Herstellung einer Eisenbahn von Elberfeld, resp. Haan nach Deutz, resp. Cöln,

2) Bau einer festen Eisenbahnbrücke bei Düsseldorf zur Verbindung mit den Linksrheinischen Bahnen,

3) Herstellung einer Eisenbahn von Unna nach Hamm.

Unsere Leser werden aus dieser inhaltsvollen Denkschrift einen vollständigen Einblick in die wichtigen Pläne der Bergisch-Märkischen Bahnverwaltung erlangen.

* Aus demselben wäre nur etwa Folgendes hervorzuheben:

1. Nach dem abgeschlossenen Stimmen-Verzeichnisse waren 21,490 Privat-Stamm-Actien angemeldet, mit überhaupt 7076 Stimmen, ausser der Betheiligung des Staates, welcher durch den Vorsitzenden der Königl. Eisenbahn-Direction vertreten wurde.

2. Zu 7 der Tagesordnung (Vermehrung der Gesellschafts-Deputation um 2 Mitglieder) theilte der Vorsitzende der General-Versammlung Namens der Gesellschafts-Vorstände mit, dass sie bereit seien, ihren ursprünglichen Vorschlag dahin zu modificiren, dass 2 Mitglieder und 2 Stellvertreter zu der Deputation, und zwar aus denjenigen Orten hierzu zu wählen seien, welche von der von Witten und Dortmund nach Duisburg und Oberhausen führenden Bahnstrecke berührt werden, so dass das Collegium der Deputation, verstärkt durch das in dem Fusions-Vertrage mit der Prinz-Wilhelms Bahn vorgesehene und durch die erwähnten beiden neuen Mitglieder nebst Stellvertretern künftig aus 12 Mitgliedern und 12 Stellvertretern bestehen werde, und wurde mit dieser Modification der ursprüngliche Antrag einstimmig genehmigt.

Vortrag
über die in der ausserordentlichen Generalversammlung am 29. November, 1862 zu berathenden neuen Unternehmungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Unsere Vorschläge für die in der Tagesordnung bezeichneten neuen Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Systems haben zur gemeinsamen Grundlage die Erwägung der gesammten Lage dieses Eisenbahn-Systems und der Anforderungen und Bedürfnisse, welche sich in einzelnen Verkehrsrichtungen ganz besonders fühlbar gemacht haben. Die Bergisch-Märkische Bahn umfasst das industriereiche Gebirgsland von Westfalen und Rheinland; das reiche Kohlengebiet der Ruhr und die Industrie des Volme-, Ruhr- und Lenne-, sodann des Wupperthales werden durch sie unter einander und mit der Wasserstrasse des Rheines, sowie mit der grossen Verkehrsstrasse der Cöln-Mindener und der Linksrheinischen Bahnen verbunden. Es giebt in unserem Deutschen Vaterlande schwerlich eine andere Bahn, die einen solchen Reichthum von Verkehrs-Elementen besitzt, als die unserige. Gleichwohl gehörten viele Jahre einer grossen Entwickelung in allen Zweigen der Industrie dazu, um nur eine mässige Rentabilität des in dem Unternehmen angelegten Capitals zu erzielen; der Grund davon lag in der trotz dem Reichthum an Verkehrs-Elementen keineswegs günstigen Lage der Bahn, und namentlich darin, dass sie die Verkehrsmassen zwar aufzunehmen aber nach allen Richtungen nur auf kurze Strecken zu transportiren und an andere Bahnen abzugeben hat, welche zum Theile andere, und mit den Bergisch-Märkischen nicht übereinstimmende Interessen haben. Der Mangel an Transportlängen und an Selbstständigkeit drückte das Unternehmen und bildet auch heute noch dessen Schwäche, obwohl inmittelst durch den Bau der Dortmund-Soester und der Ruhr-Sieg Bahn und durch die Uebernahme der Düsseldorf-Elberfelder Strecke nach zwei Richtungen Luft geschaffen und die Schranke, die sich in der dritten Richtung entgegenstellte, gefallen ist. Auch heute noch bewegen sich Personen- und Güter-Transporte der Bergisch-Märkischen Bahn nur auf einer verhältnissmässig kleinen Strecke — im Jahre 1861 durchfuhr jede Person eine Strecke von $2_{,38}$, jeder

Centner Gut eine solche von 4,69 Meilen, gegen 5,28 und 7,9 Meilen der Cöln-Mindener, 4,79 beziehungsweise 7,04 Meilen der Rheinischen Bahn — noch heute hat die Bergisch-Märkische Bahn den Verkehr aus ihrem Gebiete aufzunehmen und zum grössten Theile an die Nachbarbahnen abzugeben, ohne dass sie in der Lage wäre, sich die Transporte nutzbar zu machen. Und dieses Ueberwiegen der kleinen Transportstrecken ist financiell um so nachtheiliger, als die Ungunst des Terrains die Kosten des Betriebes erhöht und die Höhe des Capitals den Reinertrag vermindert. Was aber die financiellen Ergebnisse des Transport-Unternehmens beeinträchtigt, das vermindert auch dessen staatswirthschaftliche Erfolge und beeinträchtigt seine Gemeinnützlichkeit. Die generellen Kosten der Transporte lasten auf jeder Transportstrecke, und jeder Uebergang der Personen und der Frachtgüter von der einen auf die andere Bahn verursacht Unbequemlichkeiten, Zeitverlust und Kosten.

Diese eigenthümliche Lage der Bergisch-Märkischen Bahn weiset die Verwaltung darauf hin, eine Erweiterung der Transportlängen und zugleich die mögliche Unabhängigkeit in denjenigen Verkehrsrichtungen anzustreben, in welchen sich die Transportmassen aus dem eigenen Gebiete und im Transit-Verkehre bewegen. Um so mehr tritt diese Aufgabe gerade jetzt an die Verwaltung der Bahn heran, als durch den bereits beschlossenen Bau einer abgekürzten Linie zwischen Hagen und Soest die Möglichkeit einer grösseren Betheiligung an dem durchgehenden Verkehre und zugleich die Nothwendigkeit gegeben ist, für den Verlust, den die Abkürzung der eigenen Linie herbeiführen wird, Ersatz zu suchen. Alle drei Projecte, welche Ihrer Beschlussnahme unterbreitet werden, verfolgen diese Aufgabe; jedes einzelne derselben ist ausserdem durch seine besondere Wichtigkeit gerechtfertigt.

1. Eine directe Verbindung zwischen dem Bergischen Lande und Cöln ist seit dem Bestehen der Eisenbahnen der dringende Wunsch der betheiligten Gegend gewesen, und nicht leicht dürfte das Verlangen nach einer directen, zuverlässigen und bequemen Eisenbahnverbindung irgendwo mehr berechtigt sein, als hier, wo die Bevölkerung und Industrie der bedeutenden Orte Elberfeld, Barmen dieser Verbindung mit dem grössten Handels-Emporum der westlichen Provinzen und mit dem Oberrhein so lange entbehrt; und nicht allein das Wupperthal, sondern das nicht minder bedeutende Industriegebiet der angrenzenden Mark, das Ennepe-, Volme-, Ruhr- und Lenne-Thal theilt das Verlangen nach einer geeigneten Verbindung mit derjenigen Stadt des Rheinthales, die durch ihren Eigen- und Speditionshandel, als Wohnsitz der bedeutendsten Geld-Institute und der grössten Capitalkräfte, als Wohnsitz grossartiger Fabrikthätigkeit und als Centrum der bedeutendsten Communicationsanstalten eine überwiegende Wichtigkeit für die Rheinlande und Westfalen, für die internen und internationalen Beziehungen unserer Industrie besitzt. Die vorhandene Eisenbahn-Verbindung über Düsseldorf genügt dem Bedürfnisse für den Personen- und Güterverkehr nicht, weil der Uebergang von einer Bahn auf die andere einen unverhältnissmässigen Aufwand an Zeit und Geld erfordert, dann aber auch, weil der Weg über Düsseldorf ein bedeutender Umweg ist. Die unverkennbare Mangelhaftigkeit der vorhandenen Verbindung war die Veranlassung, weshalb die Bergisch-Märkische Gesellschaft seit ihrer Gründung den Bau einer directen Bahn nach Deutz als eine nothwendige Ergänzung nicht allein der vorhandenen Communicationsmittel überhaupt, sondern gerade ihrer Bahn von Elberfeld nach Dortmund angesehen und deren Herstellung schon zu einer Zeit angestrebt hat, welche die innere Kraft des Unternehmens noch nicht erprobt hatte. Die Entfernung zwischen Elberfeld und Cöln beträgt auf dem Wege über Düsseldorf $8^3/_4$ Meilen, die Entfernung auf dem durch unsere technischen Vorarbeiten ermittelten directen Wege nicht mehr als $5^3/_4$ Meilen, dieser kürzt die Entfernung somit um 3 Meilen, also um circa $^1/_3$ des jetzigen Weges ab. Mit directem Billet sind im Jahre 1861 expedirt zwischen Elberfeld und Deutz oder Cöln 23,447 Personen in den drei ersten Wagenclassen, man rechnet nicht zu kühn, wenn man annimmt, dass mindestens die gleiche Anzahl von Personen ohne directe Expedition und in der 4. Wagenclasse zwischen beiden Orten, also im Ganzen etwa 47,000 Personen befördert sind, welche hiernach $^1/_3$ ihres Weges vergeblich zurückgelegt haben, mit grossem Verluste an Zeit und Geld. Aehnliche Zahlen ergeben sich für die übrigen Orte an der Bergisch-Märkischen Bahn und nicht minder bedeutend ist der Verlust, den die Güterbeförderung, theils durch Mehrkosten, theils und noch mehr an Zeit erlitten hat. An die staatswirthschaftliche Nützlichkeit der directen Verbindung knüpft sich von selbst die financielle Vortheilhaftigkeit ihrer Ausführung. Für die Beurtheilung des Effectes, welchen die neue Verbindung in dieser Richtung verspricht, gewähren die Ergebnisse der Vergangenheit einigen Anhalt. Im Jahre 1861 wurden zwischen Cöln, Deutz und denjenigen Stationen unserer Bahn, welche eine directe Expedition mit Cöln-Mindener oder Rheinischen Stationen haben, in den drei ersten Wagenclassen 45,229 Personen mit durchgehenden Billets expedirt; an Frachtgütern verschiedener Art wurden in demselben Jahre von den Bergisch-Märkischen Stationen Vohwinkel bis Witten, Steele und Altena nach Deutz, und in umgekehrter Richtung 1,835,368 Cntr. direct expedirt. Diese Zahlen stellen jedoch nur einen Theil desjenigen Verkehrs dar, welcher factisch schon jetzt sich zwischen den Stationen unserer Bahnen und Deutz-Cöln bewegt, weil sie nur die direct expedirten Personen und Güter und nur den Verkehr umfassen, welcher von der Bergisch-Märkischen Strecke Vohwinkel bis Witten, nicht den Verkehr, welcher von der Strecke Witten bis Soest nach Deutz-Cöln ging. Von eben so grosser Wichtigkeit, als derjenige Verkehr, an welchem die Bergisch-Märkische und die Prinz-Wilhelms Bahn bereits betheiligt sind, ist aber ohne Zweifel der Verkehr, für welchen die neue Linie und die vorhandene Bahn mit der Cöln-Mindener Bahn in Mitbewerbung treten wird, nämlich der Verkehr zwischen Dortmund-Hamm, der Westfälischen, Ostfriesischen und der Hessischen Bahn und Cöln, ein Verkehr, der nur durch die directe Verbindung mit Cöln gewonnen werden kann und dessen Gewinnung möglich werden wird, weil die Linie von Dortmund über Elberfeld nach Cöln gegen die jetzige Entfernung von 16 Meilen um 3 Meilen, die Entfernung zwischen Cöln und Hamm von 20 Meilen, sofern die Linie Unna-Hamm zur Ausführung kommt, um rot. $4^1/_2$ Meilen, die Entfernung zwischen Soest und Deutz von $23^1/_2$ Meilen um rot. 6 Meilen abgekürzt wird, welche Abkürzung die Mitbewerbung der Bergisch-Märkischen Bahn trotz der viel günstigeren Betriebsverhältnisse der Concurrenzlinie ermöglichen wird. Zwar wird der bereits vorhandene und der neuen Verbindungslinie zuzuweisende Verkehr der Strecke Haan-Düsseldorf (2,18 Meilen) entzogen, der Gewinn ist aber auch hier noch ein bedeutender, weil die Strecke Haan-Cöln noch einmal so lang ist, als jene.

Wenn man die angedeuteten Momente ins Auge fasst, und wenn man ferner berücksichtigt, dass eine so erhebliche Erleichterung des Verkehrs, wie solche durch die directe Verbindung gewonnen werden wird, eine Steigerung des vorhandenen Verkehrs zur Folge haben muss, so kann es nicht zweifelhaft erscheinen, dass die neue Linie sofort einen grossen Verkehr an sich ziehen und ebensowohl durch diesen ihren eigenen Verkehr als die Rückwirkung auf die älteren Strecken der Bergisch-Märkischen und der Prinz-Wilhelms Bahn sich lohnen wird. Die letztere insbesondere darf von der directen Verbindung mit Deutz-Cöln eine günstige Umgestaltung ihrer Verhältnisse erwarten, weil unter der oben angegebenen Transportmasse der Kohlentransport von der Prinz-Wilhelms Bahn schon im Jahre 1861 mit circa 1,200,000 Centner betheiligt war und die Entfernung von Steele nach Deutz ebenfalls um 3 Meilen verkürzt, somit den Zechen an der Prinz-Wilhelms Bahn die Concurrenz gegen die Essen'er Zechen für den Verkehr nach Cöln und dem Oberrhein erheblich erleichtert werden wird, ferner weil auch die Bochumer Kohlen mittelst der Prinz-Wilhelms Bahn und der projectirten Linie eine directe und kürzere Verbindung mit Cöln etc. gewinnen werden. Für die Bergisch-Märkische Bahnstrecke Düsseldorf-Soest ist die directe Verbindung mit Cöln von ganz besonderer Bedeutung, nachdem der Bau einer abgekürzten und directen Linie zwischen Hagen und Soest beschlossen worden ist, indem sie das Mittel bietet, der zweiten, durch die Braunschweig'sche, Westfälische und Bergisch-Märkische Linie nach Herstellung der Strecken Jerxheim-Boersum, Buke-Kreiensen und Hengstey-Holzwickede gebildeten Verkehrsstrasse

zwischen Berlin und dem Rheine einen Antheil an dem Cölnischen und Ober-Rheinischen Verkehre zuzuwenden.

Endlich wollen wir noch erwähnen, dass die Bahn in Verbindung mit Hengstey-Holzwickede die kürzeste unter den in neuerer Zeit projectirten Linien zwischen den Puncten Cöln-Soest, beziehungsweise Cöln-Hagen darstellt, und somit der Bergisch-Märkischen Bahn zugleich die Concurrenz gegen eine neue Eisenbahn zwischen denselben Endpuncten in der vortheilhaftesten Weise sichert.

Als die geeignetste Linie für die Verbindung zwischen Elberfeld und Cöln hat sich durch die technischen Vorarbeiten bis jetzt eine Linie ermittelt, welche bei der Station Haan der Düsseldorf-Elberfelder-Strecke abzweigt und an dem Gehänge des Gebirges allmälig ins Rheinthal hinabfällt, welches sie bei Opladen erreicht, von wo sie bis nach Mühlheim auf der linken Seite der Cöln-Mindener Bahn verbleibt und die letztere alsdann überschreitet, um unterhalb dieser Stadt einen geeigneten Uebergangspunct über den Rhein zu suchen, beziehungsweise bis nach Deutz weiter zu gehen. Als Zielpunct ist neben der geeigneten Verbindung mit der Cöln-Mindener und Cöln-Giessener Bahn auf dem rechten Rheinufer die Stadt Cöln und der dortige Central-Bahnhof ins Auge gefasst, indem wir von der Ueberzeugung durchdrungen sind, dass die Bahn ihre Zwecke und Leistungsfähigkeit vollständig nur dann erreichen wird, wenn sie Cöln selbst zu ihrem Ausgangspuncte nimmt und dort mit der Linksrheinischen Bahn in unmittelbare und den Anforderungen eines grossen Verkehrs überall entsprechende Verbindung tritt. Wesentlich erleichtert wird ihr diese Verbindung durch die Bereitwilligkeit, womit die Verwaltung der Rheinischen Bahn die Aufnahme der neuen Verbindung in ihren Central-Bahnhof unter geeigneten Bedingungen bereits zugesagt hat. Zwar wird das Anlage-Capital der Bahn durch die Aufnahme eines selbstständigen Rheinüberganges und durch ihre Einführung in die Stadt Cöln um etwa 2 Millionen Thaler gegen eine Bahn nach Deutz erhöht, wir sind jedoch im Einvernehmen mit Ihrer Deputation der Meinung, dass es sich unbedingt empfehle, die vollkommenste Verbindung als das Ziel unserer Vorschläge ins Auge zu fassen, und nur dann, wenn sich übergrosse Schwierigkeiten dem entgegenstellen möchten, vorläufig und bis zur Beseitigung der letztern, Deutz als Endpunct zu wählen, von wo ab die Verbindung mit Cöln mittelst der stehenden Brücke, wenngleich in viel unvollkommenerer Weise, hergestellt werden würde. Darauf, dass der unmittelbare Uebergang von Eisenbahn-Fahrzeugen über die vorhandene Rheinbrücke zu erlangen, würde in diesem Falle von Vornherein nicht zu rechnen sein, indem die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, als Eigenthümerin der Brücke, deren Mitbenutzung für eine zweite Gesellschaft zur Zeit entschieden abgelehnt hat.

Die bis jetzt ermittelte Linie von Haan nach Cöln hat eine Länge von $4_{,3}$, die nach Deutz eine solche von $4_{,4}$ Meilen, sie hat im Ganzen und im Vergleich mit den Betriebsverhältnissen der älteren Strecke durchweg günstige Verhältnisse, die grösste Steigung beträgt 1:160, die engste Curve hat einen Radius von 250 Ruthen. Die Bauverhältnisse der Gebirgsstrecke von Haan bis Opladen sind schwierig, die der Thalstrecke von Opladen bis zum Rheine durchaus günstig.

Im Allgemeinen unterliegt jedoch das Project der Prüfung und Festsetzung Seitens der höheren Staatsbehörden, so dass für die Beschlussnahme der General-Versammlung im Wesentlichen nur der Endzweck des Unternehmens massgebend sein darf und die Feststellung der Linie auf Grund der der Gesellschafts-Vertretung zu verleihenden Vollmacht und nach Massgabe der bestehenden gesetzlichen Vorschriften den Verhandlungen mit den verschiedenen betheiligten Interessenten beziehungsweise der competenten Staatsbehörde zu überweisen bleibt.

Der Capitalbedarf ist für die projectirte Linie überschläglich ermittelt, und zwar für eine Linie von Haan nach Cöln, einschliesslich einer Rheinbrücke und der Anlagen in und bei Cöln zu 5,000,000 Thaler für eine Linie nach Deutz zu 2,600,000 Thaler.

Die Frage, wie dasselbe zu beschaffen, kann nur im Zusammenhange mit den übrigen neuen Unternehmungen geprüft und entschieden werden. Im Allgemeinen ist nur zu bemerken, dass, abgesehen von dem Capital der Ruhr-Siegbahn, dessen Verzinsung das Bergisch-Märkische Stamm-Unternehmen bekanntlich nur mit einem eventuellen Zinsenzuschusse von $^1/_4\,\%$ belastet, das Stamm-Actien-Capital zu dem durch Anleihe beschafften Capitale in einem günstigen Verhältnisse steht, indem ersteres gegenwärtig 11,713,000, das Anleihe-Capital 6,800,000 Thaler beträgt, wovon bis ult. 1862 bereits 372,500 Thaler amortisirt sind. Wird die Fusion der Prinz-Wilhelms Bahn und der projectirte Austausch der Actien Litt. B. gegen Litt. A. ausgeführt, so wird das Actien-Capital eine Summe von rot. 13 Millionen erreichen, gegenüber einem Anleihe-Capital von rot. 10 Millionen. Auf dieser überaus günstigen Grundlage wird es der Gesellschaftsvertretung nicht schwer fallen, für entschieden vortheilhafte Erweiterungsprojecte die Geldmittel zu beschaffen.

2. Eine gleich grosse Bedeutung wie der directen Verbindung mit Cöln legt die Gesellschaftsvertretung dem Projecte einer Verbindung zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn und den Linksrheinischen Bahnen mittelst einer festen Rheinbrücke bei Düsseldorf bei. Die Wichtigkeit dieses Projects beruht auch hier ebenso wohl auf dem bereits vorhandenen Verkehre und dessen anzustrebender Erleichterung als auf den berechtigten Hoffnungen einer grossen Verkehrsentwickelung, für welche die Verbindung eine unerlässliche Vorbedingung ist. Schon jetzt sind die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Bergischen Lande und der Linksrheinischen Industrie mannigfaltig und bedeutend. Neuss, Gladbach, Rheydt, Viersen und Crefeld, ferner das ganze Gebiet der Aachen-Düsseldorfer Bahn haben mit Düsseldorf und mit den Bergisch-Märkischen Orten einen lebhaften Verkehr, der durch den Mangel einer Schienenverbindung und überhaupt eines unbedingt zuverlässigen Communicationsmittels wesentlich benachtheiligt und beschränkt wird. Das vorhandene Mittel einer stehenden Schiffbrücke genügt hier so wenig, wie an den übrigen grösseren Plätzen des Rheinstroms, die Nachtheile der mangelhaften Verbindung werden bei Düsseldorf nicht minder empfunden, als dies bei Cöln, Coblenz und Mainz der Fall war oder ist. Die Erwartungen einer lebhaften Entwickelung waren oder sind vielleicht an keinem der erwähnten anderen Puncte mehr berechtigt als bei Düsseldorf. Betrachten wir zunächst die locale Bedeutung der Brücke, so bietet der Verkehr der Aachen-Düsseldorfer Bahn den Anhalt, um zu beurtheilen, welcher Verkehr der Brücke sofort und unzweifelhaft zufallen wird. Es ist dies der Verkehr der Station Obercassel, welcher im Jahre 1861: 342,664 Personen, 1,080,992 Centner Frachtgut, 26,487 Stück Vieh etc. umfasste. Der direct expedirte Uebergangsverkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen und der Aachen-Düsseldorfer Bahn umfasste nach unserem Geschäftsberichte für das Jahr 1861: 13,363 Personen, die direct expedirten Güter der Normalclasse, incl. Eilgut: 102,675 Centner.

Im Verkehre mit der Rheinischen Bahn über Obercassel, Neuss nach Cöln und weiter wurden 5240 Personen expedirt.

Diese Zahlen repräsentiren denjenigen Verkehr, welcher nothwendig auf die neue Verbindung übergeht. Welcher weiteren Entwickelung dieselbe fähig ist, geht daraus hervor, dass beispielsweise 265,880 Centner Kohlen und Coaks hauptsächlich oder ausschliesslich von den Rechtsrheinischen Bahnen auf die Aachen-Düsseldorfer Bahn übergegangen sind, trotz der ganz enormen Schwierigkeit des Umladens und Fuhrwerkstransports bei Düsseldorf und Obercassel. Ohne Zweifel wird der Kohlenverkehr von der Prinz-Wilhelm- und von der Bergisch-Märkischen Bahn durch eine feste Schienenverbindung ein neues Absatzgebiet auf dem linken Rheinufer gewinnen, dessen Ausdehnung selbst bis nach Belgien bei der vortrefflichen Qualität unserer Kohle keineswegs dem Reiche der Phantasie angehört. Von dem internationalen Verkehre mit Belgien, Holland und Frankreich darf in Folge des Brückenbaues bei Düsseldorf eine besonders reiche Entwickelung erwartet werden, da gerade dieser Verkehr in dem Mangel einer geeigneten Verbindung mit dem rechten Rheinufer ein grosses Hinderniss fand. Die Brücke bei Düsseldorf wird das nothwendige und geeignete Mittel sein, um sowohl der Aachen-Düsseldorfer Bahn als der in Düsseldorf anschliessenden Verkehrsroute nach dem Norden denjenigen Antheil an dem internationalen Verkehre zuzuweisen, für

welchen die letztere durch den Anbau der Strecken Hengstey-Holzwickede und Buke-Kreiensen concurrenzfähig wird. Gerade in dieser Richtung wird die Verbindung um so mehr eine grosse Wichtigkeit erlangen, als das Belgische und Holländische Eisenbahnsystem durch eine zweite Verbindung mit Antwerpen, beziehungsweise mit den Häfen der Holländischen Westküste weiter ausgebildet und diesseits des Rheines eine zweite concurrenzfähige Verbindung zwischen dem Rheine und dem Norden hergestellt werden wird.

Ein genau definirtes Project für eine bestimmte Verbindungslinie kann auch hier der Beschlussnahme der General-Versammlung nicht unterbreitet werden. Die technischen Vorarbeiten und die mit der Rheinstrom-Direction gepflogenen Verhandlungen haben verschiedene Projecte ergeben, unter denen zwei auf eine vorzugsweise Inbetrachtnahme zu rechnen haben werden, eine Linie, welche den Rhein bei Hamm überschreitet und sich bei Neuss an die Aachen-Düsseldorfer und Cöln-Crefelder Bahn anschliesst, und eine zweite Linie, welche den Uebergangspunct unterhalb der Stadt Düsseldorf nimmt und sich an die Aachen-Düsseldorfer Bahn zwischen Ober-Cassel und Neuss anschliesst. Welche von beiden Linien zu wählen ist, wird ausser den technischen, wesentlich durch die strategischen Rücksichten, ferner durch die dabei in Betracht kommenden sonstigen Interessen bedingt, und schliesslich durch die Festsetzung der hohen Staatsbehörde entschieden werden müssen; die Vertretung der Gesellschaft wird bemüht sein, die Interessen der letzteren bei der Wahl des Projectes in allen Richtungen wahrzunehmen.

Der Capitalbedarf für den Rheinübergang und die dadurch bedingten sonstigen Anlagen kann bei der Unbestimmtheit des Projectes noch nicht genau angegeben werden.

Die Vorarbeiten ergeben in dieser Hinsicht Folgendes:

Die Baukosten der Linie über Hamm, einschliesslich eines eigenen und grossen Bahnhofes bei Neuss, sind für zweigeleisige Bahn und Brücke zu 3 Millionen, die Kosten der unterhalb Düsseldorf über den Rhein zu führenden, vor dem Heerdter Loch in die Aachen-Düsseldorfer Bahn einmündenden Linie ausschliesslich der Erweiterung des Bahnhofs Neuss und des zweiten Geleises von Neuss bis zum Vereinigungspuncte zu 2,870,000 Thlr. veranschlagt, welcher Summe für die Ueberbrückung des Heerdter Loches noch 480,000 Thlr. hinzutreten würden, wenn eine wasserfreie Bahnhöhe gewonnen werden soll. Die letztere Linie würde 845 Ruthen länger sein als der Uebergang bei Hamm.

Für den Fall, dass die unterhalb Düsseldorf den Rhein überschreitende, mit der Aachen-Düsseldorfer Bahn sich bei Obercassel vereinigende Linie gewählt wird, ist von der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft eine Betheiligung an dem Anlage-Capital mit einer Million Thaler angeboten. Diese Betheiligung ist an Bedingungen geknüpft, welche bei der Wahl und Festsetzung der Linie zur näheren und reiflichen Erwägung gelangen werden*.

3. Das zweite Erweiterungsproject, eine directe Verbindung zwischen der Dortmund-Soester Bahn bei Unna und der Westfälischen und Cöln-Mindener Bahn bei Hamm ist in baulicher Hinsicht das unbedeutendste; gleichwohl legt die Gesellschafts-Vertretung demselben die grösste Wichtigkeit bei für die financielle und gemeinnützige Entwickelung der Bergisch-Märkischen Bahn, namentlich von dem im Eingange unseres Vortrages entwickelten Gesichtspuncte aus. Es kam in Anregung, nachdem der Bau der Bahn von Hengstey nach Holzwickede beschlossen worden war, indem es als höchst wünschenswerth erkannt wurde, den Vortheil, welcher dem Verkehr unserer Bahn durch jene Abkürzungslinie in der Richtung nach Soest etc. erwächst, auch auf den Verkehr nach den jenseits Hamm belegenen Stationen der Cöln-Mindener, der Hannoverschen Bahn, namentlich nach Bremen und Hamburg, ferner auf den Verkehr nach der Westfälischen Bahn von Hamm nach Rheine und der Hannoverschen Westbahn nach Emden und Osnabrück auszudehnen, die Leistungsfähigkeit der Bergisch-Märkischen Bahn auch in den angegebenen wichtigen Richtungen wesentlich zu erhöhen. Wie sehr dieser Zweck durch die projectirte Linie erreicht werden wird, ergiebt sich zunächst aus einer Vergleichung der sich durch dieselbe gestaltenden Veränderung in den Entfernungen zwischen den Puncten Hagen und Hamm.

Die Linie Unna-Hamm ist	2,5 Meil.,
die Entfernung von Hagen nach Holzwickede beträgt	3,0 „
von Holzwickede nach Unna	0,9 „
die ganze Entfernung von Hagen nach Hamm also	$6\frac{1}{3}$ Ml.,

während die Entfernung von Hagen nach Dortmund 4,12, Dortmund-Hamm 4,2, also von Hagen über Dortmund nach Hamm ca. $8\frac{1}{3}$ Meilen beträgt. Es werden somit alle Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn von Düsseldorf bis Hagen, ferner alle Stationen der Ruhr-Sieg-Bahn und folgeweise die jenseits Siegen belegenen Stationen der Deutz-Giessener Bahn etc. der Station Hamm um 2 Meilen näher gerückt. Financiell ist von grosser Bedeutung, dass wir die Personen und Güter, welche bisher in Dortmund an die Cöln-Mindener und die Norddeutsche Route übergingen, künftig bis nach Hamm bringen, also ab Hagen auf einer Strecke von $6\frac{1}{3}$, statt auf einer solchen von 4 Meilen transportiren werden. Noch augenscheinlicher ist der Vortheil, den die Dortmund-Soester Strecke und insbesondere die Stationen Hörde, Aplerbeck, Holzwickede, Unna, welche gegenwärtig eine Verbindung mit Hamm nur auf dem Umwege über Dortmund haben, erreichen werden. Die Eisenindustrie bei Hörde und Aplerbeck, ganz besonders aber der Kohlenbergbau im Hörder Revier erlangt dadurch die kürzeste Verbindung mit dem Norden, und — was besonders wichtig — eine directe Verbindung mit der Westfälischen Bahn und dadurch mit den Nordsee-Häfen bei Emden und Leer; sie gewinnen dadurch ein neues Absatzgebiet, welches ihnen durch den weitern Weg, durch die Concurrenz der an der Cöln-Mindener Bahn belegenen Zechen und durch die bisherige Nothwendigkeit einer Vermittelung der letzteren so gut wie abgeschnitten war. Aber auch für dasjenige Kohlenrevier, welches den nächsten Weg nach Hamm über Dortmund hat und behalten wird, stehen Vortheile in Aussicht, indem die Fracht gegenwärtig durch den Minimal-Frachtsatz der Bergisch-Märkischen und durch die verhältnissmässig höhere Fracht der Cöln-Mindener Bahn für die Strecke Dortmund-Hamm vertheuert wird und eine nicht unwesentliche Ermässigung der Frachten nach Hamm für die nahe bei Dortmund belegenen Bergisch-Märkischen Kohlen-Stationen, namentlich Barop, Annen, Langendreer und Marten, trotz des Umweges in Aussicht genommen werden darf, weil die Transportkosten selbst auf der längeren Strecke sich erheblich billiger stellen werden, als auf der kürzeren, an welcher zwei verschiedene Eisenbahnen betheiligt sind. Für die Transporte nach den Emshäfen und nach den Stationen der Westfälischen und Hannoverschen Bahn werden die sämmtlichen Kohlen-Stationen unserer Bahn ohne Zweifel wesentlich günstiger situirt werden, weil die den Transport vertheuernde Vermittelung einer mit vier Meilen betheiligten Verwaltung in Zukunft vermieden werden kann.

Aus dem vorhandenen statistischen Material bemerken wir hier nur, dass die Station Dortmund hauptsächlich zum Uebergang auf die Cöln-Mindener Bahn im Jahre 1861 4,003,000 Centner Kohlen empfing, und dass im Verkehre zwischen unseren Stationen und denen der Bahn von Hamm bis Emden in demselben Jahre 1859 Personen und 428,209 Centner Gut expedirt wurden; von welchen Verkehrsmassen die erstere zum grösseren Theile, die zweite vollständig nicht allein für die neue Linie, sondern auch für eine lange Strecke der alten Bahn gewonnen werden wird. Im Verkehr zwischen unserer Bahn und den Stationen des Norddeutschen Verbandes wurden von unserer Station Dortmund der Cöln-Mindener Bahn 117,522 Centner Gut der Normalfrachtclasse übergeben, 54,545 Centner in Empfang genommen; auch dieser Verkehr wird grösstentheils für die neue Linie und für die längere Strecke gewonnen werden können. Durch die anderen Neubauprojecte, die directe Verbindung mit Cöln und mit dem linken Rheinufer bei Düsseldorf wird die Wichtigkeit der Linie natürlich

* Die Herren Bürgermeister Schlegtendal und vom Rath zu Duisburg vertraten in der General-Versammlung die Ansicht, dass eine Verbindung zwischen den Rechts- und Linksrheinischen Bahnen bei Duisburg den localen und Gesellschafts-Interessen mehr entsprechen werde, als die Düsseldorfer Brücke; die Abstimmung ergab jedoch 5852 Stimmen für den Vorschlag der Deputation und Direction, 1669 gegen denselben.

sehr gesteigert. Kurz, die Gemeinnützigkeit und die financielle Bedeutung der projectirten Bahnstrecke ist nicht zweifelhaft, die Vortheile, die sie in sichere Aussicht stellt, sind um so grösser, als das Project in baulicher Beziehung so überaus günstig ist. Die ermittelte Linie vom Bahnhof Unna bis an den Bahnhof der Westfälischen Eisenbahn bei Hamm ist $2_{,4}$ Meilen lang, die Tracirung durchaus günstig und das Baucapital nicht höher als ca. 900,000 Thaler, einschliesslich eines angemessenen Beitrages zur Vermehrung der vorhandenen Betriebsmittel etwa 1,100,000 Thlr.

Die schleunige Ausführung dieser Linie, welche hinsichtlich der Projectirung keine Schwierigkeiten bietet, scheint uns im höchsten Grade wünschenswerth und glauben wir die entsprechende Beschlussnahme der General-Versammlung aufs dringendste empfehlen zu müssen.

Operationen der Hessischen Ludwigsbahn.

Mit welcher Umsicht und Geschäftskundigkeit die Hessische Ludwigsbahn allen Verhältnissen Rechnung zu tragen und sich dieselben zu Nutze zu machen weiss, dürfte vielen andern Bahnen aus der Praxis zur Genüge bekannt geworden sein. Die neueste, zwar noch nicht vollendete, aber sicher angebahnte Operation darf wohl als ein wahres Meisterstück bezeichnet werden. Sie besteht in dem beabsichtigten Ankauf der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn, der so gut als wie abgeschlossen zu betrachten ist. Die Frankfurt-Hanauer Bahn, als kleine Privatbahn zwischen Staats- und grösseren Privat-Bahnen eingeklemmt, und von verschiedenen Seiten dem allergrössten Druck ausgesetzt, hatte in der Hessischen Ludwigsbahn seit Erbauung der Main-Rheinbahn eine geschäftige Concurrentin und es bedurfte einer energischen Thätigkeit und vieler Opfer, um ihr eine so scharfe Concurrenz in dem Grade erträglich zu machen, wie dies bisher geschehen war. Endlich rückte der längst erwartete und ersehnte Zeitpunct der Ausführung der Fuldaer Bahn in unmittelbare Nähe und eröffnete der Frankfurt-Hanauer Bahn die Aussicht auf einen Verkehr, den zu würdigen es nur eines Blickes auf die Karte von Deutschland bedarf.

Die Hessische Ludwigsbahn hatte sich wohl längst ein klares Bild von den Verhältnissen gemacht, welche für sie aus dem Bau der Bebra-Hanauer Bahn hervorgehen würden und gewiss steht der Bau der Linksmainischen Bahn von Mainz nach Frankfurt damit im innigsten Zusammenhange; findet sogar dadurch allein wohl seine eigentliche Erklärung und bedeutete schon eine Fortsetzung oder einen Anschluss an die Bebraer Bahn, entweder mittelbar durch die Frankfurt-Hanauer Bahn, oder unmittelbar durch Acquisition und Fortsetzung der Frankfurt-Offenbacher Bahn. Nur eine grosse Schwierigkeit stellte sich dem unmittelbaren Anschluss entgegen, die darin besteht, dass durch Fortsetzung der Offenbacher Bahn der Anschluss dennoch nicht ohne Kreuzung der Frankfurt-Hanauer Bahn zu erreichen war. Der Hessischen Ludwigsbahn blieb zur Erreichung ihrer Absichten nur die Alternative, einen engen Verband mit der Frankfurt-Hanauer Bahn einzugehen, oder ihr durch directen Anschluss an die Bebraer Bahn eine der schärfsten Concurrenzen zu machen — und dem stand die erwähnte nothwendige Kreuzung entgegen, bei der die Frankfurt-Hanauer Bahn ein Wörtchen mitzusprechen hatte, selbst wenn auch Hanau durch den Bau einer Brücke bei Steinheim über den Main, wie er von der Ludwigsbahn der Kurhessischen Regierung dem Gerüchte nach offerirt sein sollte, umgangen worden wäre.

Dieser Umstand brachte die Hessische Ludwigsbahn zu einem kurzen Entschluss. Sie leitete den Ankauf der Frankfurt-Hanauer Bahn ein, auf welchen die Verwaltung dieser bereitwillig einging. — Wäre schon die erfolgte allerhöchste Zusage wegen des Fuldaer Bahnbaues allein geeignet gewesen, die auf circa 74% stehenden Actien der Frankfurt-Hanauer Bahn bedeutend ins Steigen zu bringen, so wurde doch die Kunde von der Verschmelzung derselben mit der Ludwigsbahn nunmehr die Veranlassung zu einem fabelhaft schnellen Uebergange des Courses in 2×24 Stunden von 74 auf 98% und es steht in sicherer Aussicht, dass derselbe weit über pari, vielleicht bis 114 oder 115 in die Höhe gehen und sich gemäss des Standes der Ludwigsbahn-Actien und den Verhältnissen nach wohl darauf erhalten wird.

Betrachten wir einstweilen schon die Frankfurt-Hanauer Bahn als einen Theil der Ludwigsbahn, so zeigt sich, dass alle Ursache zu einer solchen Annahme vorhanden ist. Die Hessische Ludwigsbahn steht bereits im engsten Verbande mit den Linksrheinischen Bahnen, welche ihr die Güter von Holland und Belgien für Süddeutschland und umgekehrt zuführen. Die Fuldaer Bahn bringt ihr die Güter über Berlin und Leipzig von Norddeutschland und selbst zum Theil von Hamburg und Bremen, sowie von Russland; die Bayerischen Bahnen vermitteln den Verkehr mit ganz Südost-Deutschland und Ungarn. Der Verkehr mit Südwest-Deutschland, der Schweiz und Frankreich besteht bereits; es kann daher — abgesehen davon, wie sich diese günstigen Verhältnisse auch noch auf den Personen-Verkehr ausdehnen werden — der Gesellschaft bei der bekannten Umsicht und Thätigkeit der Verwaltung ein Blühen ihrer Unternehmung vorausgesagt werden, wie sich verhältnissmässig nur wenige andere desselben zu erfreuen haben.

Mit Spannung wird man den Massnahmen der Verwaltung entgegen sehen dürfen, sobald der Ankauf der Frankfurt-Hanauer Bahn erst perfect geworden sein wird. Es steht zu vermuthen, dass alsdann die Hessische Ludwigsbahn den kostspieligen Bau eines neuen Bahnhofes in Frankfurt ganz unterlassen wird, da ihr einerseits der Bahnhof der Main-Neckarbahn auf 3 Jahre zur Mitbenutzung vermiethet ist und sie dadurch Zeit gewinnt, den mit stattlichen Güterhallen bereits versehenen Frankfurt-Hanauer Bahnhof sich passend herzurichten, so dass er für den vergrösserten Verkehr als Centralstapelplatz genügt. Andererseits scheinen die Absichten auf den Ankauf der Offenbacher Bahn darauf hinzudeuten, dass ein Anschluss derselben an die Frankfurt-Hanauer Bahn durch Ueberbrückung des Maines daselbst hergestellt werden soll, um die nicht für Frankfurt bestimmten Güter und Personen direct über Offenbach zu leiten, da die städtische Verbindungsbahn eine solche directe und schnelle Beförderung nicht zulässt, selbst wenn mit dem grössten Kostenaufwande eine Verdoppelung und Vermehrung ihrer Gleise stattfände. Die Verbindungsbahn wird ohnedies durch den gesteigerten Verkehr im Anschluss mit den Nachbarbahnen so stark frequentirt werden, dass ein Mehr ihr nicht zuträglich sein könnte. Es würde daher zweckdienlich sein, die zwischen Ost und West über Frankfurt transitirenden Güter auf einer besonderen Linie zu befördern, wozu eben eine zwischen Bingen und Hanau hergestellte Bahn zum Vortheil des ganzen Verkehrs Gelegenheit bieten würde. Es bedürfte dann nur zur Ausscheidung der Personen- und Güter-Wagen des Baues eines grösseren Bahnhofes in Hanau, zu welchem auch die Frankfurt-Hanauer Bahn hätte schreiten müssen.

Soviel mag genügen um darzuthun, dass das Unternehmen der Ludwigsbahn ein kühnes aber sehr motivirtes ist, zu der wir derselben nur Glück zu wünschen vermögen.

Verzinsung von Eisenbahn-Actien durch Transport-Leistungen.

In der Schweizer Eisenbahn-Zeitung vom 20. November wird vorgeschlagen, bei solchen Bahnen, welche im Anfange ihres Betriebs eine mehrjährige Ertragslosigkeit in Aussicht stellen, wie solches bei den Eisenbahn-Projecten der Schweiz der Fall ist, durch einen Bau auf Actien mit fester Minimal-Dividende, „welche im Falle eines ungenügenden Nettogewinns durch Anweisungen auf unentgeltlichen Personen- oder Gütertransport ausgezahlt würde", nachzuhelfen.

Zur Ausgleichung der Chance, dass die Zahlung nicht in baarem Gelde, sondern in Leistungen stattfände, soll die Minimal-Dividende über den gewöhnlichen Zinsfuss hinausgehen, also auf 6, 7, 8, vielleicht auf 10 Procent.

Auf Bahnen, welche nicht einmal die Betriebskosten decken, „welche man eben gar nicht bauen darf", soll natürlich der Vorschlag nicht bezogen werden. Als Beispiel für die Anwendung werden die Vereinigten Schweizerbahnen aufgestellt, welche allerdings ihre Jahresrechnung mit einem Deficit für die Actionäre schliessen, weil die Verzinsung der Obligationen zu bedeutende Summen erfordert. Rechnet man aber, sagt die Schw. E.-Ztg. summarisch das Anlagecapital unter Fortlassung der Coursverluste auf Actien und Obligationen, zu 71,000,000 Fr. und die Betriebskosten zu 50% der Brutto-Einnahme, so würde eine 6procentige, durch Freitransport geleistete Verzinsung des Anlagecapitals eine Netto-Einnahme erfordern von 2,130,000 Fr.
Im Jahre 1861 betrug die Netto-Einnahme nur 1,850,000 „
Der Ausfall betrug also kaum $0_{,8}$% oder 280,000 Fr.

Da es nun unzweifelhaft sei, dass die Gewährung von Gratis-Transporten wesentlich zur Erhöhung des Verkehrs beitrage, indem sie Manchen veranlasse, eine Reise oder eine Gütersendung zu machen, die unterblieben wäre, wenn sie in baarem Gelde hätte bezahlt werden sollen, so dürfe behauptet werden, dass die Vereinigten Schweizerbahnen ihr Anlagecapital schon im Jahre 1861 mittels Gratis-Transporten zu 6% hätten verzinsen können.

Die Einzelheiten der Ausführung einer solchen Massregel bieten, wie die Schw. E.-Ztg. meint, keine Schwierigkeiten und könne auf sehr verschiedene Weise combinirt werden, je nachdem man die Dividende auf einen Geldbetrag oder auf bestimmte Transportleistungen stellt, die Auszahlung auf ganze Jahre, halbe Jahre oder Monate beschränkt, die Auswechselung an den Cassen verfügt oder den Dividendenschein in kleine Coupons à 1 Francs theilt etc. Immer ist grundsätzlich festzuhalten, dass die Auszahlung der Dividende möglichst in baarem Gelde und nur ergänzungsweise durch Transport-Anweisungen zu erfolgen habe.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Ratibor-Leobschütz-Neisse. Neisse, 4. Decbr. Die directe Eisenbahn von Ratibor über Leobschütz nach Neisse unterliegt wieder neuen Untersuchungen. Die Bahn soll etwas verkürzt werden, dagegen Ziegenhals nicht berühren, und somit nur bei Neustadt an die Oesterreichische Grenze stossen.

Mecklenburgische Eisenbahn-Anleihe. Auf die mittelst Bekanntmachung vom 3. Mai d. J. angekündigte 4procentige Anleihe von 2 Millionen Thalern für den Bau der Grossherzoglichen Friedrich Franz-Eisenbahn wird durch einen am 6. December publicirten Erlass des Finanzministeriums vom 2. d. M. ein weiterer Theil von 500,000 Thalern zur Einzahlung zwischen dem 1. Juni und 15. Juli k. J. ausgeschrieben. Die Verzinsung geschieht vom 1. Juli ab, auch für die nach diesem Tage eingezahlten Summen.

Eisenbahn-Betrieb.

> **Württembergische Staatsbahnen.** (Tarif-Aenderungen. Directer Württembergisch-Badischer Güter-Verkehr). Der Artikel: Traubenzucker, im Württembergischen internen Verkehr bereits um die Fracht der II. Tarifclasse zu befördern, wird vom 8. Dec. d. J. an auch im directen Württembergisch-Badischen und Württembergisch-Bayerischen Verkehr von der I. in die II. Frachtclasse versetzt. —

Vom 5. December d. J. an tritt für den directen Versandt von Langholz, Bauholz, Sägewaaren, Quader-, Werk-, Mühl- und Gypssteine, sowie von Steinkohlen und Cokes in ganzen Wagenladungen zwischen den diesseitigen (23) Verbandsstationen für den directen Württembergisch-Badischen Güterverkehr einerseits und der Grossherzoglich-Badischen Station Mannheim, (Rheinhafen, Neckarhafen und Bahnhof) andererseits ein Specialtarif in Wirksamkeit, welcher in auf halbe Kreuzer abgerundeten Centnersätzen ausgedrückt ist. Bei der Anwendung dieses Tarifes findet keinerlei Normalgewicht (also auch nicht bei directen Holz- und Steinsendungen) mehr Anwendung, vielmehr ist bezüglich des Gewichts lediglich die Tragkraftsziffer der verwendeten Eisenbahnwagen massgebend und wird die Fracht durch Multiplication des im Tarif enthaltenen Centnersatzes mit der der Traglastziffer des Wagens entsprechenden Centnerzahl gefunden. Bezüglich der Beifuhr, des Auf- und Abladens, sowie der Abfuhr der fraglichen Güter, ferner bezüglich der Bestellung und Beladung der Wagen, sowie der Anmeldung und Entlastung derselben gelten lediglich die diesfallsigen allgemeinen Bestimmungen. — Der Badische Antheil an jedem Centnersatz beträgt für Mannheim Bahnhof 5 kr., für Mannheim Rheinhafen und Neckarhafen $5{,}_5$ kr. Die Württembergischen Antheile stehen den aus dem Specialtarif für den internen Transport von Steinkohlen und Cokes in Wagenladungen von Bruchsal ab ersichtlichen Centnersätzen theilweise ganz gleich und weisen theilweise eine Ermässigung von $0{,}_5$ kr. bis $1{,}_0$ kr. für die betreffende Station auf. —

Im directen Württembergisch-Badischen Verkehr wird künftig bei Berechnung der Frachtzuschläge bei Declarationen eines höheren Werths und eines Interesses an der rechtzeitigen Lieferung ganz in derselben Weise verfahren, wie im Mittel- und Westdeutschen Verbandsverkehr (Mitteldeutscher Verbandstarif vom 1. Mai 1862 S. 139 und 140).

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Der „St. A." enthält eine vom 17. November d. J datirte Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zur Anlage einer Verbindungs-Eisenbahn zwischen der Ruhr-Sieg-Eisenbahn bei Hengstei und der Dortmund-Soester Eisenbahn bei Holzwickede. Dieselbe soll als integrirender Theil in das Bergisch-Märkische Eisenbahnunternehmen aufgenommen werden. Zur Herstellung des Zusammenhangs mit dem Bergisch-Märkischen Stamm-Unternehmen wird für den Betrieb der Verbindungsbahn die Strecke der Ruhr-Sieg-Eisenbahn von Hagen sowie von Herdecke bis zum Trennungspuncte bei Hengstei mitbenutzt, dergestalt, dass alle Transporte, welche zwischen den Stationen des Bergisch-Märkischen Stamm-Unternehmens und den Stationen der Verbindungsbahn, oder über dieselben hinaus befördert werden, auch auf obiger Strecke der Ruhr-Siegbahn für Rechnung der Verbindungsbahn stattfinden.

Niederschlesische Zweigbahn. Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaamen und Leinsaamen in Säcken werden vom 1. Januar k. J. an allgemein zu den Tarifsätzen der ermässigten Classe B. befördert. (S. off. Bekm. S. 960).

—y— **Norddeutscher Eisenbahn-Verband.** (Viehtransport). Vom 1. Jan. 1863 an sollen die Transportpreise für Vieh in ganzen Wagenladungen nicht mehr nach der Achsenzahl, sondern nach der Quadratfläche der zur Beförderung benutzten Wagen erhoben werden, dergestalt, dass für je 10 □′ (Engl.) Laderaum der gestellten Wagen, seien es bedeckte oder offene, pro Meile berechnet wird:

1) für Pferde und sonstiges grosses Vieh $2^1/_4$ Sgr.

2) für kleines Vieh, als: Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Gänse etc. a) in Wagen mit nur einem Boden $1^1/_2$ Sgr; b) in Wagen mit doppelten Böden $2^3/_4$ Sgr. Hierbei gelten noch folgende specielle Bestimmungen:

a) Die eine ganze Wagenladung überschiessenden Stück Vieh sollen, je nachdem dieselben nur bis zur Hälfte oder über die Hälfte des Flächenraums des Wagens einnehmen, entweder für die Hälfte oder für die ganze Fläche mit den obigen Sätzen zur Berechnung gezogen werden;

b) der Tarifsatz für grosses Vieh kommt auch dann zur Anwendung, wenn grosses und kleines Vieh gemischt in einen und denselben Wagen geladen ist;

c) der Versender kann so viel Stück in einen Wagen verladen, als ohne Ueberladung desselben und ohne Gefahr für den Betrieb darin Platz finden können;

d) bei jeder Wagenladung wird ein Führer, der seinen Platz in III. Classe oder nach Befinden in dem Viehwagen selbst nehmen muss, sowie ein Hund unentgeldlich mitbefördert;

e) einzelne Stück Vieh werden nach den Tarifen der betreffenden Bahnen von Bahn zu Bahn befördert; desgleichen wird in den Tarif-Bestimmungen für Pferdetransporte in dazu eingerichteten Stallungswagen nichts geändert;

f) für das in den fahrplanmässigen Vieh-Extrazügen zur Beförderung gelangende grosse Vieh, sowie für das gleichmässig in Wagen mit doppelten Böden zu transportirende kleine Vieh soll, mit Ausnahme auf der Strecke Magdeburg-Dresden, auch bei den neuen Transportpreisen eine Ermässigung von 25 % stattfinden und dieselbe in der bisherigen Weise unter ausdrücklichem Vermerk in den Beförderungsscheinen in Abzug gebracht werden.

Die Verwaltungen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes haben die Quadratflächen derjenigen Verbandswagen, welche zu Vieh-Transporten benutzt werden, ermitteln und an den Wagen markiren lassen.

Die 3498 Wagen der Verbandsverwaltungen haben nach diesen Ermittelungen 542,580 Quadratfuss Bodenfläche, und stellt Cöln-Minden 85, Hannover 1518, Braunschweig 388, Magdeburg-Halberstadt 304, Berlin-Potsdam-Magdeburg 395, Magdeburg-Leipzig 484, und Leipzig-Dresden 324 Wagen.

Oesterr. Südbahn. (Eröffnung der Eisenbahn-Telegraphen-Stationen auf der Linie Steinbrück-Sissek). Die auf der Linie Steinbrück-Sissek gelegenen, der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft gehörigen Eisenbahn-Telegraphen-Stationen sind zur Annahme und Beförderung von Privat- und Staats-Telegrammen ermächtigt worden.

Die in der oben genannten Linie befindlichen Eisenbahn-Telephen-Stationen zu Agram und Sissek sind zur telegraphischen Correspondenz nur ausnahmsweise ermächtigt und es finden auf dieselben alle jene Bestimmungen Anwendung, welche für die im Standorte eines Staats-Telegraphenamtes bestehenden Eisenbahn-Telegraphen-Stationen gelten.

Ausland.

Americanische Eisenbahnen. (Unfälle). Dieselben hatten in den letzten Jahren einen etwas gelindern Character angenommen, scheinen aber Dank den Einflüssen des Krieges wieder toller zu werden. Auf der Algiersbahn fuhr am 7. November ein Zug dahin, der in einem Wagen hinter dem Tender eine Masse Pulver führte. In der Nähe des Pulvers wurde geraucht, ein Funke fiel und die Explosion verwundete 17 Personen und tödtete 11 auf der Stelle. Am 21. stürzte ein nach Boston fahrender Zug vermittels einer halboffenen Zugbrücke bei Charleston ins Wasser; viele Passagiere retteten sich durch Schwimmen, 4 wurden getödtet, andere verwundet.

Technisches.

—f— **Gas-Schmelzofen.** Dr. Percy schreibt in seiner Metallurgie I. 198 nach den Angaben von Dr. H. Wedding einem in der Weddingschen Eisengiesserei construirten, in der Münze und der Porzellanfabrik zu Berlin angewendeten Gasschmelzofen. Der etwa 7 Fuss hohe und 2 Fuss 3 Zoll weite Gasgenerator hat in $1^3/_4$ Fuss Höhe über dem Boden nach der Hinterseite zu einen $1^1/_2$ Fuss breiten Planrost und davor, an der Vorderseite, einen aus vier Stufen bestehenden Treppenrost. Zu letzterem führt eine, mit einer Eisenthür verschliessbare, etwa 1 Fuss hohe Raumöffnung, sowie auch eine solche zum Aschenfall, in welchen mittels eines Ventilators comprimirte Luft eingeblasen wird. Das Chargiren mit Braun- oder Steinkohlenklein geschieht, wie beim Bischof'schen Gasgenerator, auf die Weise, dass man den 2 Fuss hohen und 1 Fuss 3 Zoll weiten Raum über dem Generatorschacht, welcher von letzterem durch einen Schieber getrennt ist, mit dem Brennmaterial anfüllt, unter Wasserverschluss einen Deckel aufsetzt und dann den Schieber aufzieht. Die brennbaren Gase werden durch eine etwa 9 Zoll weite, erst horizontale, dann verticale und dann wieder horizontale Röhre in 5—6 Zoll Entfernung unter der Schachtmündung (unter dem Schieber) in einen 2 Fuss langen und 1 Fuss hohen Canal abgeführt. In geringer Entfernung von der Gasausströmungsöffnung liegt quer in dem Canal eine eiserne Röhre, aus welcher durch eine Düse Ventilatorluft ausströmt, sich mit den Gasen vermengt, und diese verbrennt. Die Flamme tritt dann am Ende des Canals in den etwa 4 Fuss hohen und 2 Fuss 3 Zoll weiten

Schmelzofen, auf dessen, aus zwei starken Traillen bestehenden Roste, 2 Fuss über der Sohle, ein grosser Schmelztiegel von $1^3/_4$ Fuss Höhe und $1^1/_4$ Fuss Weite steht. Sowohl der Zutritt der Gebläseluft, als auch der der brennbaren Gase wird durch Ventile regulirt. Die Flamme wird durch einen Fuchs oben in dem mit einem Deckel versehenen Ofen in einen Schornstein abgeleitet.

Wasserkrahn für Eisenbahnen. Dem Ingenieur Kayser in Breslau ist unter dem 5. December 1862 ein Patent auf einen durch Zeichnung und Beschreibung nachgewiesenen, in seiner ganzen Zusammensetzung als neu und eigenthümlich erkannten Wasserkrahn für Eisenbahnen auf fünf Jahre für den Umfang des Preussischen Staats ertheilt worden.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Königliche Ostbahn.

Mit der am 4. December d. J. stattfindenden Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie der Bromberg-Warschauer Bahn kommt der bisherige Fahrplan für die Bromberg-Thorner Bahnstrecke ausser Anwendung und tritt für die Bahnstrecke von Bromberg bis zu dem Preussischen Grenz-Bahnhofe Otloczyn folgender neuer Fahrplan in Kraft.

A. Richtung Bromberg-Otloczyn.

Stationen	Schnellzug I.	Aufenthalt Min.	Zug IV.	Aufenthalt Min.	Güterzug V.	Aufenthalt Min.
	Aus Berlin 10 45 Abds.		Aus Danzig 5 5 Morg.			
Bromberg Abf.	7 38 Morg.	24	10 38 Vorm.	27	9 27 Abds.	
Schulitz „	8 7 „	2	11 23 „	5	10 15 „	5
Thorn „	8 52 „	5	12 45 Mitt.	28		
Ankunft					11 17 „	
Otloczyn Abf.	9 16 Vorm.	5	1 17 „	7		
Alexandrowo „	10 22 „	60	2 37 Nchm.	70		
Warschau Ank.	6 — Abds.		10 — Abds.			

B. Richtung Otloczyn-Bromberg.

Stationen	Schnellzug II.	Aufenthalt Min.	Zug III.	Aufenthalt Min.	Güterzug VI.	Aufenthalt Min.
Warschau Abf.	10 15 Vorm.		7 30 Morg.			
Alexandrowo „	6 49 Abds.	57	3 52 Nchm.	75		
Otloczyn „	7 9 Abds.	15	4 12 Nchm.	15		
Thorn „	8 9 „	45	5 21 „	45	5 24 Morg.	
Schulitz „	8 43 „	2	6 21 „	5	6 28 „	5
Bromberg Ank.	9 6 „	16	7 — Abds.	21	7 9 „	
	in Berlin 5 15 Morg.		in Danzig 11 58 Nachts			

Die Züge **I** und **II** befördern nur Personen in I. und II. Wagenclasse und haben in Bromberg directen Anschluss an die Ostbahn-Schnellzüge von und nach Berlin, während die beiden Züge **IV** und **III** Personen in I., II., III. und IV. Wagenclasse, sowie Vieh und Eilgut befördern und in Bromberg directen Anschluss an die Ostbahn-Personenzüge in der Richtung von und nach Königsberg haben.

Die Güterzüge **V** und **VI** coursiren nur zwischen Bromberg und Thorn und haben auf ersterer Station unmittelbaren Anschluss an die Schnellzüge in der Richtung von und nach Königsberg. Dieselben befördern Personen in II., III. und IV. Wagenclasse.

Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten und daselbst verkäuflichen Fahrpläne.

Bromberg, den 28. November 1862.

Königliche Direction der Ostbahn.

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft bringt den P. T. Actienbesitzern hiermit zur Kenntniss, dass die am 1. Januar 1863 fälligen halbjährigen Interessen-Coupons mit 12 Fr. 50 Cent. für jede voll eingezahlte Actie vom 2. Januar 1863 angefangen bei der Central-Casse der Gesellschaft in Wien (Minoritenplatz No. 42) und in Paris bei der Casse der Société generale de Credit mobilier Place Vendome No. 15 werden ausbezahlt werden.

Die Zahlung bei der Hauptcasse in Wien geschieht in Oesterr. Währg. nach dem durchschnittlichen Mittelcourse der vorhergehenden Woche.

Wien, am 8. December 1862.

Von der General-Direction.

K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction bringt hiermit zur Kenntniss, dass bei der in Gegenwart der Notare am 5. December 1862 stattgefundenen Ziehung nachstehende 305 Stück Actien gezogen wurden.

Gezogene Nummern:	Anzahl:
58,301 — 58,400	100
66,501 — 66,600	100
344,171 — 344,175	5
381,501 — 381,600	100
Zusammen:	305

Die Rückzahlung dieser Actien erfolgt vom 2. Januar 1863 angefangen im Betrage von Frcs. 500 per Actie zugleich mit der Einlösung des fälligen Coupons von 12 Franc 50 Cent. in Wien, am Sitze der Gesellschaft, Minoritenplatz No. 42 und in Paris bei der Casse der Société generale de Credit mobilier, Place, Vendome No. 15.

Bei den von der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien bewerkstelligten Zahlungen, wird der Betrag in Oesterr. Währung nach dem durchschnittlichen Mittelcourse der vorhergehenden Woche berichtiget werden. Die eingelösten Actien von denen nach erfolgter Zahlung bei der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien oder bei der Casse der Société du Credit mobilier in Paris sämmtliche bis incl. 1. Juli 1864 laufende Coupons abgeschnitten werden und deren Obertheile der Stempel **„Genuss-Schein“** aufgedrückt wird, haben vorläufig nur noch als Genuss-Scheine mit den laut § 48 der Statuten denselben zustehenden Rechten zu gelten, bis die Umwechslung gegen neue definitive Genuss-Scheine erfolgt, deren Ausgabe seiner Zeit bekannt gegeben wird.

Bis zur Bewerkstelligung dieses Umtausches müssen die oberwähnten in Genuss-Scheine umgewandelten Actien bei jedesmaliger Erhebung der weiter fällig werdenden Superdividende vorgezeigt werden, und werden die erfolgten Zahlungen auf der Rückseite der Actien-Genuss-Scheine mittelst Stempel bestätiget werden.

Wien, am 8. December 1862.

Von der General-Direction.

Niederschlesische Zweigbahn.

Vom 1. Januar 1863 ab werden **Getraide, Hülsenfrüchte, Oelsaamen und Leinsaamen in Säcken** auf unserer Bahn allgemein zu den Tarifsätzen der **ermässigten Classe B** gerechnet und von da ab die gegenwärtig gültigen Bestimmungen unseres Tarifs vom 1. Juli cr. resp. des Special-Getraide-Tarifs vom 1. September 1858 aufgehoben. Für diejenigen Getraidesendungen, welche seither nach dem Tarife der ermässigten Classe A berechnet wurden, tritt die Tarifirung nach Classe B schon am 15. December d. J. ein.

Glogau, den 3. December 1862.

Die Direction.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Die Zahlung der am 2. Januar 1863 fälligen Zinsen unserer Prioritäts-Obligationen erfolgt von diesem Zeitpuncte ab mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage in den Vormittagstunden

in Breslau bei unserer Casse — Palm- und Grünstrassenecke I. Etage,

in Berlin bei Herrn Jacob Wilhelm Mossner.

Die Inhaber mehrerer Coupons wollen denselben ein Nummern-Verzeichniss beifügen.

Breslau, den 9. December 1862.

Directorium.

Kgl. Hannoversche Staatseisenbahnen.

Der Betrieb auf der neu erbauten Zweigbahn von **Burg-Lesum** nach **Vegesack** wird am 8. d. M. eröffnet werden.

Den Fahrplan für die Personenzüge auf der Zweigbahn in Verbindung mit den Zügen der Hannover-Geestemünder Bahn enthält ein Nachtrag zum Fahrplane der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung vom 18. October 1862. Dieser Nachtrag ist durch Anschlag auf den Stationen zur Kenntniss des Publicums gebracht. Exemplare desselben sind in sämmtlichen Billet-Expeditionen der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung zu dem Preise von $^1/_2$ Gr. zu erhalten.

Hannover, den 2. December 1862.

Königlich Hannoversche General-Direction der Eisenbahnen und Telegraphen.

Hartmann.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

75 Stück offenen Güterwagen

nebst 20 „ Bremsen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag, den 22. December d. J., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Güterwagen und Bremsen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten, in Empfang genommen werden.

Berlin, den 4. December 1862.

Königl. Direction.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Pro Monat November 1862 sind weder überzählige noch fehlende Güter aufzuführen.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Ende November. A. Fehlende:

H J 638. 1 Ballen Stuhlwaaren (49 Pfd.).
G F 138. 1 Ballen wollene Waaren (124 Pfd.).
H S. 1 Kübel mit Butter (45 Pfd.).
H L 5016. 1 Kiste Manufactur-Waaren (54 Pfd.).
FC 8626. 1 Kiste mit baumwollenen Waaren (37 Pfd.).
FKS 9832. 1 Kiste Rum (25 Pfd.).
K W 3689. 1 Fässchen Wagenfett (74 Pfd.).
L S 540. 1 Colli Holz-Modelle (5 Pfd.).
L II. 1 Kiste Möbel (162 Pfd.).
Diverse. 2 Säcke mit Hafer (204 Pfd.).
Anders. 1 leeres Fass (18 Pfd.).
C E 468. 1 Ballen baumwollene Waaren (200 Pfd.).
S. 1 leerer Korb (10 Pfd.).
C S 1. 1 Kiste wollene Waaren (120 Pfd.).

B. Ueberzählige:

H S 74. 1 Kiste mit Pomadenbüchsen (34 Pfd.).
E G 145. 1 Ballen baumwollene Waaren (23 Pfd.).
1 Sack Betten (21 Pfd.).
A S C 1592. 1 Kiste mit leeren Glasflaschen und 1 Sack (34 Pfd.).
1 leeres Fass ohne Deckel (10 Pfd.).

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Frachten	Zusammen
November 1862:	3,151 fl. 90 kr.	24,724 fl. 75 kr.	27,876 fl. 65 kr.
Bis ult. Nov. 1862:	77,655 „ 90 „	218,856 „ 33 „	296,512 „ 23 „
„ „ „ 1861:	272,928 fl. 75 kr.	Daher 1862 mehr:	23,583 fl. 48 kr.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. ($5^1/_2$ Meil.)

Einnahmen für	Personen	Frachten	Zusammen	bis ult. November:
Novbr. 1862	4,013 fl. 34 kr.	24,402 fl. 93 kr.	28,416 fl. 27 kr.	337,613 fl. 4 kr.
„ 1861	3,635 „ 82 „	19,812 „ 51 „	23,448 „ 33 „	299,986 „ 80 „

Ausserdem für Kohlen im Novbr. 1862 5274 fl. 70 kr. 1861 3313 fl. 20 kr.
Summa für Kohlen bis ult. Novbr. 1862 79,586 fl. 1861: 64,647 fl. 10 kr.

K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn. November 1862:

für Pers. etc.	Reisegepäck etc.	Frachten	Extraord.	Summa:
137,715 fl. 18 kr.	11,156 fl. 96 kr.	335,293 fl. 40 kr.	20,226 fl. 38 kr.	504,391 fl. 92 kr.

Im Novbr. 1861: 595,827 fl. 24 kr. Daher im Novbr. 1862 — 91,435 fl. 32 kr. Bis ult. Novbr. 1862 5,501,718 fl. 44 kr., 1861 4,965,046 fl. 44 kr.
Mithin 1862: + 536,672 fl. — kr.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. November 1862.

für Personen	für Güter	Durchg.-Güter	Extraord.	Summa
23,083 Thlr.	49,530 Thlr.	16,000 Thlr.	5,035 Thlr.	93,648 Thlr.

November 1861 84,270 Thlr. Daher 1862 + 9,378. Bis ult. Novbr. 1862 + 151,442 Thlr. 24 Sgr. 11 Pf.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

	für Pers. u. Gepäckfracht	für Güter, Vieh u. Equipagen	Summa
Novber. 1862	4,749 Thlr.	12,359 Thlr.	17,108 Thlr.

Novbr. 1861 15,272 Thlr., mithin Novbr. 1862: +1,836 Thlr. Seit dem 1. Januar 1862 sind vereinnahmt 191,284 Thlr., in demselben Zeitraume 1861 184,455 Thlr., mithin 1862 + 6,829 Thlr.

Mecklenburgische Eisenbahn.

November 1862:	f. Pers.	f. Gepäck, Vieh	Güter	Summa	bis ult. Nov.
	Thlr. 12,500	860	19,050	32,410	422,671
November 1861	12,599	1,558	17,886	32,043	439,867

Mithin pro 1862: —17,200 Thlr.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Einnahmen für	Personen	Güter	Tel. Depeschen	Extra	Summa
Novbr. 1862:	3,125 Thlr.	6,635 Thlr.	28 Thlr.	1,891 Thlr.	11,679 Thlr.
„ 1861:	11,761 Thlr.	Novbr. 1862: — 82 Thlr.		Bis ult. November 1862: + 15,344 Thlr.	

Wilhelms-Bahn. November-Einnahmen 1862.

	Güter- u. Vieh-Transport			
Pers. u. Gepäck	im innern Verkehr	im direct. Verkehr	Extraord.	Summa
7,095 Thlr.	26,183 Thlr.	20,602 Thlr.	9,358 Thlr.	63,238 Thl.

Novbr. 1862 gegen 1861 + 7,210. Bis ult. Novbr. 1862 + 82,399 Thlr.

Oberschlesische Eisenbahn,

I. Oberschlesische Hauptbahn. (Breslau-Myslowitz-Neuberun)

Novbr. 1862:	f. Pers.	f. Güter	Extraord.	Summa 1862:	1861:
	Thlr. 37,818	254,350	24,299	316,467*	301,844**

II. Oberschlesische Zweigbahn. (Bergw.- u. Hütten-Revier.)

Novbr. 1862:				
Thlr.	5,712	92	5,804*	6,370**

III. Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn.

Novbr. 1862:				
22,736	67,723	7,014	97,473*	103,942**

IV. Stargard-Posener Eisenbahn.

Novbr. 1862:				
15,135	59,662	5,485	80,282*	96,653**

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. November.

	für Personen	Güter	Extraord.	Summa	Bis ult. Nov.	Provisor. Ermittelungen pr. Nov.
1862* Thlr.	48,425	120,686	3,000	172,111	2,165,369	172,111
1861** „	48,337	123,241	340	171,918	2,141,003	170,871
1862 „	+88	—2,555	+2,660	+ 193	+ 24,366	+ 1,240

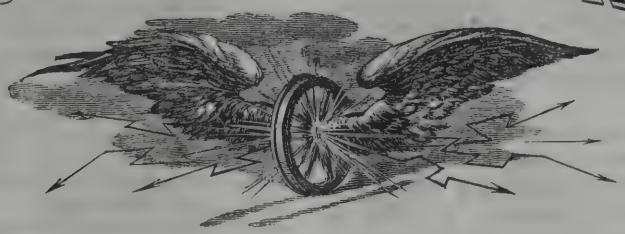
* Provisorisch. ** Definitiv.

Verlegt und herausgegeben von dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

N° 101. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 17. December 1862.

Inhalt: **Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn.** — **Neue Transportordnung für den Güterverkehr auf der Württembergischen Staatseisenbahn. Prinz-Wilhelm Eisenbahn**, Vertrag mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft. — Eisenbahnen. Projecte und Bau: Thüringische Eisenbahn, Zweigbahn nach Ilversgehofen. Neue Bayerische Bahnprojecte. — b. Eisenbahn-Betrieb: Bayerische Staats- und Ostbahnen, directer internationaler Güter-Verkehr. Viehverkehr nach Bayern, Einfuhr-Verbot. — Ausland. Schweizer Eisenbahnen, Stämpfli's Broschüre. Alpenbahnen, Mont Cenis Lucmanier. Eisenbahnprojecte in Polen. America, Philadelphia's Verbindungsbahn. Türkei, Aidin-Bahn. — Technische Notizen. Für Tunnel- etc. Bohrungen, neues Verfahren, Bohrlöcher durch Hitze zu erzeugen. — Telegraphenwesen: Telegraph nach China. — Volkswirthschaftliches: Die Transportkosten der Eisenbahnen und der übrigen Verkehrstrassen in der Provinz Preussen. — Anzeiger: I. Officieller Theil: **K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft**, Zinsenzahlung. **Niederschlesische Zweigbahn**, ermässigter Tarif. **Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn**, Zinsenzahlung. **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn**, Zinsenzahlung. **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn**, Submission. — **Einnahmen** der Berlin-Hamburger und K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. — II. Privat-Anzeigen.

Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn.

Es ist vielleicht in weiteren Kreisen noch nicht beachtet worden, dass dem Baron Sir Morton Peto von dem Könige von Dänemark ausser der bereits neulich erwähnten Bahn von Neumünster nach Oldesloe, die einen directen Weg aus dem Norden nach Hamburg vermittelt, jetzt auch die Concession zum Nivellement einer Bahn von Oldesloe nach Schwarzenbeck oder Büchen an der Hamburg-Berliner Bahn ertheilt worden ist*. Die Ingenieure des Herrn Peto, welche von hohen Besoldungen angefeuert werden, haben die Arbeiten der ersten Richtung jedenfalls schon vollendet, und sind mit denselben bereits am 1. December nach London abgegangen. Die zweite Bahn, von Oldesloe ab, ist noch in Arbeit.

Da die Altona-Kieler Bahn das Privilegium hat, für jede Zweigbahn, wenn sie von anderen Gesellschaften in Angriff genommen werden soll, ein Vorbaurecht in Anspruch zu nehmen, so heisst es, Herr Peto wolle dieses Recht dadurch elidiren, dass er nicht direct auf Neumünster baut, sondern eben südlich von Neumünster die Altona-Kieler Bahn schneidet, um in die Rendsburg-Neumüntersche einzumünden, und so nach dem Wortlaut des Gesetzes keine eigentliche Zweigbahn, sondern eine Querbahn anzulegen. Wie dies Ganze sich noch gestaltet, und was die Altona-Kieler Bahn, die dadurch in ihren Haupteinnahmen geschädigt werden kann, thun will, um dem Uebel vorzubeugen, steht noch nicht fest, oder ist wenigstens noch nicht an die Oeffentlichkeit gekommen.

Da nun aber durch den Bau nach Schwarzenbeck oder Büchen der Elbübergang bei Lauenburg eine kaum geahnte Wichtigkeit bekommen würde, der Güterverkehr nach dem Osten und Westen Deutschlands also, so weit er nicht unbedingt genöthigt ist, über Hamburg, Altona zu gehen, sich den kürzeren Weg unbedingt aufsuchen wird, so sieht auch Hamburg die Gefahr sich näher kommen, und das hat einige Rührigkeit in die dasigen Behörden gebracht, welche rücksichtlich des Eisenbahnwesens dort lange Zeit vermisst wurde.

Man fängt jetzt an, ernsthafter an eine feste Brücke zwischen Hamburg und Harburg zu denken, es heisst sogar in öffentlichen Blättern, dass der Staatsvertrag mit Hannover bereits abgeschlossen sei, und nur noch der Unterschrift warte.

Die Verbindungsbahn von Altona nach Hamburg, an und für sich schon unentbehrlich genug, doch auch aus dem vorhin erwähnten Gesichtspuncte als eine der Vorsichtsmassregeln, die Hamburg ergreifen muss, wichtig, ist jetzt endlich, nachdem sie lange Zeit, mehr als 2 Jahre lang, bei Seite geschoben worden, der Bürgerschaft zur Beschlussnahme unterbreitet.

Vier verschiedene Linien sind in Vorschlag genommen, deren Discutirung allerdings nur eine locale Bedeutung hat, deren Verfolg aber auf einem Grundrisse von Hamburg für die Leser Ihres Blattes nicht ohne Interesse sein wird. Die Linien sind folgende:

1) Von dem Bahnhofe der Hamburg-Berliner Eisenbahn durch die Vorstadt St. Georg oder das Marschgebiet des Hammer Brook nach der sogenannten Uhlenhorst, dem oberen Ende der seeartigen Erweiterung des Alsterflusses, von da, nach Ueberbrückung der Alster, durch relativ geringwerthigere Ländereien, nach Altona hinüber.

2) Von dem Berliner Bahnhofe, längs der südlichen Wassergrenze der Stadt, bei dem Sand- und Brookthore vorbei, mit einer festen Brücke zwischen dem Niederhafen und dem Binnenhafen, dann längs den Vorsetzen, d. h. stets neben dem Hafen der Seeschiffe, mit einem Tunnel unter der Vorstadt St. Pauli hin durch, nach Altona.

3) Von dem Berliner Bahnhofe direct in den nördlichen Stadtgraben hinein, mit einem Tunnel unter dem Steinthore durch, dagegen das Ferdinandusthor (woselbst ein Bahnhof) im Niveau überschreitend, die Alster überbrückend in gleicher Höhe mit der Lombardsbrücke, dann hinter den Häusern der Esplanade herum unter dem Ausgang des Dammthores durch, längs des zoologischen Gartens nach der Sternschanze (wo ein Bahnhof zu errichten) und von da nach Altona.

4) In derselben Richtung wie No. 3 bis zur Ueberbrückung der Alster, dann mitten durch die breite Esplanade, die Dammthorstrasse im Niveau überschreitend (Bahnhof), auf dem abzutragenden Wall am Ende des botanischen Gartens vorbei, mitten zwischen

* Vgl. die Notiz hierüber in No. 68, S. 938. Die Redaction.

den Kirchhöfen durch, nach der Sternschanze mit einem Bahnhofe daselbst, und Fortsetzung nach Altona.

Für beide letztere Projecte ist ausserdem sehr zweckmässig eine Fortsetzung in der Tiefe des Stadtgrabens bis an den Niederhafen vorausgesetzt, damit auch die Seeschiffe Hamburgs unmittelbar die Bahn berühren können.

Wenn man bedenkt, dass die Linie längs der Elbseite Hamburgs wegen der engen Räumlichkeiten und der Behinderung der Schifffahrt auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten trifft, dass dagegen die Linie über die Uhlenhorst mindestens $2^1/_2$ Mal so lang ist als die der beiden unter 3 und 4 gemachten Vorschläge, welche überdies den Vorzug haben, dass die Bahn grösstentheils in einem bereits bestehenden Terraineinschnitte geführt wird, und Privateigenthum auf grossen Strecken gar nicht berührt, so überzeugt man sich bald, dass der Senat mit vollem Rechte diese beiden Vorschläge, und namentlich den vierten vorangestellt und empfohlen hat, und dass die Hebel, welche in Bewegung gesetzt werden, um diese Linie zu hintertreiben, eigentlich der ganzen Bahn gelten, und nur von Kurzsichtigen ausgehen, die sich auch sonst in den Blättern vernehmen lassen, und darüber klagen, dass den Spediteuren und Fuhrleuten Hamburgs durch diese Bahn das Brod genommen wird.

Es ist kaum glaublich, dass in der ersten Handelsstadt von Deutschland, in einer so wichtigen Lebensfrage des Verkehres, noch dieselben Gespenster einer unseligen Vergangenheit umgehen, welche in den rotten boroughs des tiefsten Binnenlandes ihre Schlupfwinkel zu haben pflegen. Cimber.

Neue Transportordnung für den Güterverkehr auf der Württembergischen Staatseisenbahn.

Die neue Transportordnung für den Güterverkehr auf der Württembergischen Staatseisenbahn, ist mit dem 1. Dec. d. J. in Kraft getreten. Ueber dieselbe etwas eingehender zu berichten, rechtfertigt sich wohl durch die Betrachtung, dass diese Transportordnung, an das unterm 1. März d. J. ergangene Reglement für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bezw. an die Reglements derjenigen Eisenbahnverbände, bei welchen die Württembergische Eisenbahnverwaltung betheiligt ist, aufs engste sich anschliessend, ebendeshalb auch die einschlägigen Bestimmungen des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, auf welches schon bei Abfassung des neuen Vereinsreglements durchweg Rücksicht genommen worden, und dessen Einführung demnächst auch in Württemberg bevorsteht, meist wörtlich aufgenommen hat; dass aber hierdurch, sofern das Handelsgesetzbuch im Vereinsgebiete vieler anderer Bahnverwaltungen bereits Gesetzeskraft erlangt hat, ein weiterer Schritt zur Gleichförmigkeit der Bestimmungen über das vielbesprochene Capitel der Rechtsverhältnisse des Eisenbahnfrachtgeschäfts geschehen ist.

In die neue Transportordnung sind ferner die Normen über die Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen (die diesfallsigen Bestimmungen fanden seither ihre Stelle bei den Vorschriften für die Personen- und Reisegepäckabfertigung) aufgenommen, eine Zusammenstellung, wie sie bereits in den Reglements des Mittel- und des Westdeutschen Verbandes vorbildlich vollzogen ist. Endlich sind der neuen Transportordnung gleichfalls neue (bezw. neuredigirte) Tarifbestimmungen für den gesammten Gütertransport und zwar sowohl für die Beförderung von Einzelgütern und Wagenladungen, als auch von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen nebst neuen Normalgewichtsbestimmungen angefügt, welche vom 1. December d. J. für den inneren Verkehr der Württembergischen Bahn in Anwendung gekommen, dagegen alle seitherigen mit dem Inhalt der Transportordnung und der Tarifbestimmungen im Widerspruch stehenden Verfügungen und Vorschriften ausser Wirksamkeit getreten sind. Für die Württembergischen Bahnen selbst ist hiernach die Ertheilung der neuen Vorschriften ein Ereigniss von der eingreifendsten Bedeutung, welchem auch weitere Kreise ihre Aufmerksamkeit gewiss nicht vorenthalten. Die Wichtigkeit des Gegenstands für Württemberg erhellt insbesondere noch daraus, dass die neue Transportordnung etc., wenn sie auch nicht als: „Königliche Verordnung" bekannt gemacht worden, doch wenigstens im Uebrigen unter den für eine solche verfassungsmässig vorgeschriebenen Formen zu Stande gekommen ist.

Um nun auf Einzelheiten einzugehen, so zerfällt die neue Transportordnung, nach einer Vorbemerkung über ihre Anwendbarkeit, in 5 Abschnitte, von denen Abschnitt I. von der Beförderung von Gütern in Einzelübernahme (§ 1—34) handelt und die Abschnitte III. IV. u. V. (§ 47—53) die Bedingungen des Transports lebender Thiere, von Fahrzeugen und Leichen enthalten, während Abschnitt II. (§ 35—46) mit der Beförderung von Gütern in ganzen Wagenladungen sich beschäftigt. Hierbei lehnen sich die ersterwähnten Abschnitte I. u. III. bis V. so genau an die Vereins- bezw. Verbandsvorschriften an, so dass ich aus den dort enthaltenen Bestimmungen nur wenige besonders herausgreifen zu dürfen glaube.

Nachdem nämlich § 1—3 sämmtliche Verkehrsrichtungen aufgezählt, von und nach welchen die Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung den Transport von Gütern in Einzelübernahme mit directen Frachtbriefen annimmt; § 4 von der Beschaffenheit und Verpackung der Güter gehandelt; § 5 und 6 die von der Beförderung ausgeschlossenen und die nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände ausführlich bezeichnet haben, stellen die § 7—11 die Grundsätze über den Abschluss des Frachtvertrags und über die Frachtbriefe ganz nach Massgabe der oben erwähnten für den Deutschen Eisenbahngüterverkehr überhaupt berechneten Vorschriften zusammen. Dem im Vereinsreglement § 5. Ziff. 3 alin. 2 ausgedrückten Vorbehalte gemäss ist auf unrichtige Angabe des Inhalts, des Gewichts oder der Dimensionen und Masse im Frachtbrief ausser der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte eine Conventionalstrafe vom 5fachen (im Mittel- und Westdeutschen Verbandsverkehr oder im directen Verkehr mit Bayern und Baden jedoch nur vom doppelten) Betrag der Frachtverkürzung gesetzt. Hierbei ist noch die Bestimmung von Wichtigkeit, dass, wenn eine Sendung ohne Frachtbrief oder mit einem mangelhaften aufgegeben wird, auf Verlangen des Versenders zwar der erforderliche Frachtbrief sowie das etwaige Frachtbriefduplicat durch den Abfertigungsbeamten gegen die tarifmässige Gebühr ausgefertigt wird; der Frachtbrief jedoch auch in diesem Falle vom Versender stets selbst zu unterschreiben ist und dieser ausschliesslich die Folgen etwaiger unrichtiger Gewichts- oder Inhalts- etc. Angaben oder einer ungenauen Adresse trägt, da die Verwaltung für Versehen ihrer Angestellten bei dieser nicht zu dem ihnen aufgetragenen ordentlichen Expeditionsdienste gehörigen Besorgung in keiner Weise einsteht.

Es folgen sodann detaillirte Vorschriften über Zoll- und Steuerbehandlung der Transportgüter (§ 12—15) und über Berechnung und Zahlung der Fracht (§ 16. u. 17). In letzterer Beziehung sind Theilfrancaturen im Württembergischen Binnenverkehr, wie seither, überhaupt nicht, bei Sendungen von oder nach dem Ausland nur insofern für zulässig erklärt, als nach der Station, bis zu welcher das Gut franco befördert werden soll, vom Absendeort aus ein directer Verbandstarifsatz besteht; die Berechtigung der Eisenbahnverwaltung, die Herausgabe des Guts 3 Tage lang von dem Zeitpunct der Abgabe an von dem Empfänger zu verlangen, bleibt dagegen als auf einer Bestimmung des Handelsgesetzbuches beruhend, welches dermalen in Württemberg noch nicht mit Gesetzeskraft ausgestattet ist, vorläufig ausser Anwendung und soll in so lange unfrankirtes Gut unter keinen Umständen ohne vorgängige Bezahlung der Fracht ausgeliefert werden.

Nach § 18 (Nachnahme und Provision) werden Nachnahmen auf das Gut in der Regel zugelassen; Werthnachnahmen sind jedoch in dem Frachtbrief ausdrücklich als solche zu bezeichnen. Der Betrag der Nachnahme ist auf 175 fl. bezw. den im Frachtbrief angegebenen Werth des Gutes oder bei mangelnder Werthangabe auf 35 fl. per Ctr. beschränkt. Die Nachnahmebeträge müssen an der auf der Rückseite des Frachtbriefs vorgesehenen Stelle mit Buchstaben ausgedrückt sein.

In § 19 (Annahme der Güter) finden sich bezüglich der Zeit, in welcher Güter auf den Stationen der Württembergischen Bahn angenommen werden, die seither geltenden Bestimmungen lediglich wiederholt.

Bezüglich der Auflieferung der Güter hält § 20 an der seitherigen Uebung im Wesentlichen fest, wornach die Versender die Güter auf ihre Kosten auf die Station und zwar in den Güterschuppen oder auf den Einladeplatz aufliefern müssen, sei es nun selbst oder durch eigene Leute, oder durch den von der Eisenbahnverwaltung aufgestellten Güterbeförderer gegen die hierfür bestimmte sogleich zu entrichtende Gebühr. Dieselbe Bestimmung greift bezüglich des Abladens der von den Versendern selbst beigeführten Güter und deren Verbringung in den Güterschuppen oder auf die Einladestellen Platz. In beiden Beziehungen übernimmt jedoch die Verwaltung für diese Besorgung des Güterbeförderers, welcher bei derselben als selbstständiger Fracht- und Ladeunternehmer zu betrachten ist, keine Verantwortlichkeit. Das Aufladen der Güter auf die Eisenbahnwagen, sowie das Abladen derselben am Bestimmungsorte ist dagegen in der Regel, deren Ausnahmen speciell ausgedrückt sind, in dem übernommenen Transporte begriffen. In demselben § ist endlich noch gelegentlich der Scheidung der Güter in Eil- und Frachtgut die schon seit mehreren Jahren bestehende Einrichtung erwähnt, wonach die Beförderung von Eilgut mit dem Schnellzuge (statt der gewöhnlichen Personenzüge) gegen erhöhte Eilguttaxe von und nach den Haltstationen der Schnellzüge, soweit in den Gepäckwagen dieser Züge verfügbarer Raum vorhanden, im internen Verkehr ohne Beschränkung auf einzelne Waarengattungen, im directen Verkehr mit Baden mit Beschränkung auf schnell dem Verderben unterliegende Speisewaaren stattfindet.

Ueber die Lieferzeit, die Berechnung derselben, die Verlängerung und den Wegfall der Lieferfrist führt die Württembergische Transportordnung in § 21 u. 22 die Vereins- und Verbandsbestimmungen des Näheren aus.

Hiernach betragen insbesondere die Lieferzeiten ausschliesslich der Bestellungs- und Anmeldefrist für den Transport von gewöhnlichen Gütern auf eine Entfernung bis zu 20 Meilen 2 Tage, für jede weitere 20 Meilen und weniger 1 Tag; für Eilgut nach denselben Entfernungsstufen 1 bezw. $^1/_2$ Tag, auch beginnt bei Eilgut die Lieferfrist je nach der Aufgabe in den Vor- oder Nachmittagsstunden mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefs folgenden Mittags- oder Mitternachtszeit. Da, wie schon erwähnt, auf den Stationen der Württembergischen Bahn die Zustellung der Güter an den Adressaten in der Regel von der Eisenbahnverwaltung auf eigene Rechnung besorgt wird, so kommt zu der Lieferfrist bei gewöhnlichem Gut noch eine Bestellfrist von 24 Stunden; Eilgut wird in solchem Falle spätestens innerhalb 6 Stunden nach der Ankunft, wenn letztere aber Abends nach 7 Uhr erfolgt, am anderen Vormittag vor 9 Uhr abgeliefert. Specielle Bestimmungen sind ferner getroffen, über die Lieferzeit von Gegenständen, welche nur an bestimmten Transporttagen befördert werden, oder falls bei ihrer Verladung oder der Zuladung von anderen Gütern erhebliche Schwierigkeiten obwalten, oder bei zeitweiligem ausserordentlichem Güterandrang.

Nach wörtlicher Einfügung des § 13 des Vereinsreglements, betr. die zeitweilige Verhinderung des Transports und deren rechtliche Folgen, verbreiten sich § 24—27 der neuen Württembergischen Transportordnung über die Ablieferung der Güter, die etwaige Dispositionsänderung während des Transportes, die Zustellung der Güter an die Empfänger, die Anmeldung und Abnahme der Güter, und die theilweise Ablieferung des Gutes, und zwar ebenfalls durchaus an der Hand der Vereins- und Verbandsvorschriften. Als speciell Württembergische Vorschriften sind hierbei zu erwähnen, dass (während seither an Sonn- und Festtagen die Anmeldung und Bestellung der Eilgüter wenigstens zu gewissen Stunden stattfand, künftig an solchen Tagen nur noch diejenigen Eilgüter bestellt werden, welche nach ihrem angegebenen Inhalt dem schnellen Verderben unterliegen, dass ferner in Ausnahme von der Regel, nach welcher Güter in Einzelsendung von der Eisenbahnverwaltung auf eigene Rechnung durch die von ihr aufgestellten Güterbeförderer den Adressaten zugestellt werden, auf Kosten der Empfänger nach vorgängiger schriftlicher Anmeldung der Ankunft in dem Güterschuppen oder den Einladeplätzen der Stationen etc. abzuholen sind: Bahnhofrestantegüter; ebenso Güter, welche am Bestimmungsorte einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen; endlich Frachtstücke, welche ihrem Gewicht oder Umfange nach nicht mit einem zweispännigen Wagen, oder wenn ein mit Fuhrwerk ausgestatteter Güterbeförderer auf der Empfangstation nicht aufgestellt ist, nicht von Einem Manne mit Handkarren weiter geschafft werden können.

Angemeldet wird die Ankunft dieser Güter dem innerhalb des Bestellbezirks wohnhaften Adressaten längstens binnen 12, bei Eilfracht längstens binnen 6 Stunden, bezw. vor 12 Uhr Mittags oder 9 Uhr Vormittags des folgenden Tages, wenn die Ankunft Abends erfolgte.

Zu § 28 (Lagergeld) ist zu bemerken, dass die hier in den Reglements über den Vereins- und den Verbandsverkehr berührten Conventionalstrafen wegen verspäteter Beladung bestellter Eisenbahnwagen oder verspäteter Entladung angekommener Wagen etc. erst bei den Wagenladungsgütern (Abschnitt II) ihre Anwendung finden.

Den Schluss des Abschnitts I. bilden endlich die Vorschriften über das Verfahren bei Ablieferungshindernissen (§ 29), die Haftpflicht der Eisenbahn für das transportirte Gut (§ 30, 31), den Geldwerth dieser Haftung (§ 32), die Haftpflicht für Versäumung der Lieferzeit und den Geldwerth auch dieser Haftverbindlichkeit (§ 33, 34); Materien, über welche sich die Württembergische Transportordnung so enge an das Vorbild der Vereins- und Verbandsvorschriften und deren Consequenzen hält, dass aus diesen §§. nur Folgendes auszuheben ist:

1) Die Württembergische Eisenbahnverwaltung ersetzt in der Regel bei Waaren des kaufmännischen und gewerblichen Verkehres, so ferne für die einzelnen Waarengattungen nicht am Bestimmungsorte amtlich veröffentlichte Preislisten einen Massstab an die Hand geben, den mittelst Vorlage der Originalfactura oder eines beglaubigten Auszugs derselben zu bescheinigenden Facturawerth unter Zuschlag der seit Abgang der Waare vom Ausstellungsorte der Factura auf die Waare erwachsenen Spesen und ausserdem von 3% des Facturawerths. Sollte sich der Aufgeber oder Empfänger bei dem hiernach bewilligten Ersatz nicht beruhigen, oder kommt in anderen Fällen, wo diese Berechnungsweise nicht Platz greift, eine gütliche Verständigung nicht zu Stande, so ernennt die Eisenbahnverwaltung und der Empfänger je einen Schätzer, welche über den nach der Transportordnung zu gewährenden gemeinen Handelswerth oder gemeinen Werth des Guts am Ablieferungsorte ihr Gutachten abzugeben haben. Den Schätzern ist überlassen, in gemeinsamem Einverständnisse noch weitere Sachverständige beizuziehen. Aus verschiedenen Schätzungen wird der Durchschnitt gezogen. Der auf diese Weise ermittelte Werth soll von keinem Theile angefochten werden können.

2) Tritt, falls ein Interesse rechtzeitiger Lieferung nicht declarirt ist, der Verlust der halben Fracht bei Eilgut im Württembergischen Binnenverkehr schon dann ein, wenn seit Ablauf der Lieferzeit nur 24 Stunden (gegen 48 Stunden des Mittel- und Westdeutschen Verbandsverkehrs) verstrichen sind.

Die in Abschnitt IV. (Transport von Fahrzeugen) und Abschnitt V. (Transport von Leichen) aufgenommenen Bestimmungen enthalten namentlich gegenüber den Normen des Verbandsverkehrs keine wesentlichen Zusätze; ebenso ist aus Abschnitt III. (Beförderung von lebenden Thieren) nur zu erwähnen, dass lebende Thiere und zwar sowohl grössere (Pferde, Rindvieh etc.) als auch kleinere (Schweine, Kälber, Schafe etc.) im innern Verkehr der Württembergischen Bahn in ganzen Wagenladungen wie auch (übrigens unter erschwerten Voraussetzungen) einzeln zur Beförderung angenommen werden; dabei jedoch die Zusammenladung von Thieren und Frachtgütern unter allen Umständen für unzulässig erklärt ist; dass die seitherige Annahme von Vieh zur Beförderung an Sonn- und Festtagen aufgehoben, auch in der Regel Vieh an dem einem Sonn- oder Festtage vorhergehenden Tag nur dann zur Beförderung anzunehmen ist, wenn dessen Beförderung bis an den Bestimmungsort am gleichen Tage bewerkstelligt werden kann, dass endlich je auf 2 Wagenachsen eines mit Vieh vollbefrachteten Wagens, bei Pferden, welche in Stallungen befördert werden, auf wenigstens 3 Pferde ein Führer, der aber seinen Platz auf dem Wagen zu nehmen hat, unentgeldlich mit befördert wird, für etwa vom Viehtransportbegleiter mitgeführte Hunde jedoch ein eigenes Billet zu lösen ist.

Um nunmehr den bis jetzt übergangenen Abschnitt II. (§ 35—46) der neuen Transportordnung nachzuholen, so wird durch denselben in dem Gütertransport auf der Württembergischen Bahn (sowie im directen Verkehr derselben mit der Badischen und Bayerischen Bahn bezüglich der in dem diesfallsigen besondern Tarif gegenseitig bezeichneten Stationen)* eine eigene Wagenladungsclasse in der Art, eingeführt, dass die Beförderung in ganzen Wagenladungen zu ermässigter Taxe im internen Verkehr der Württembergischen Bahn, bei Sendungen von in besonderm Verzeichniss aufgeführten Gütern (90 Artikel) stattfindet, wenn dieselben wenigstens 80 Centner wirkliches Gewicht oder 65 Ctr. Normalgewicht betragen und von einem Versender an einen Empfänger gerichtet sind. Dabei werden gewisse Artikel (12, worunter insbesondere Steinkohlen und Cokes) überhaupt nur, (gezwungene Wagenladungsgüter), oder wenigstens, wenn sie nicht verpackt sind (77), nur in ganzen Wagenladungen zur Beförderung angenommen; übrigens mit der Einschränkung, dass auch diese in der Regel vom Transport in Einzelübernahme ausgeschlossenen Güter gelegentlich unter den schon für gewisse Einzelgüter aufgestellten besonderen Vorbehalten (ausdrücklicher Verzicht des Versenders auf die Lieferfrist und keine Frachtermässigung) befördert werden, mit Ausnahme von unverpackten Knochen und thierischen Abfällen zur Leimfabrication, von Dünger, von unverpackten Erden, Erzen und Düngmitteln, endlich von Heu und Stroh. — Auf diese Wagenladungsgüter finden nun zwar, soweit möglich, die in Abschnitt I. enthaltenen Bestimmungen, ausserdem aber noch die folgenden besonderen Grundsätze Anwendung.

Der Frachtvertrag wird bei ganzen Wagenladungen durch Uebergabe eines Bestellzettels an die Aufgabeexpedition bezw. Vormerkung der Bestellungen im Bestellbuch und durch Annahme der Wagenbestellung durch die Expedition, welche mittelst Beidrückung des Abfertigungsstempels auf den Bestellzettel oder in dem Bestellbuch beurkundet wird, geschlossen. Jedoch begründet diese Stempelung — im Unterschiede gegen die Beförderung in Einzelübernahme — nicht die Vermuthung der wirklichen Auslieferung des Gutes. Bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen kann sodann ausser dem Frachtbriefformular für gewöhnliches Gut ein besonderes (gelbes) Formular verwendet werden, welches das ausdrückliche Anerkenntniss des Versenders enthält, dass a) das Gut von ihm selbst auf die Wagen verladen worden sei, b) das im Frachtbrief eingesetzte lediglich zur Frachtberechnung dienende Gewicht nicht als das genaue wirkliche Gewicht der Ladung anzusehen sei, c) die Ladung theils gar nicht verpackt sei, theils, soweit dieselbe verpackt sein sollte, die Verpackung als eine mangelhafte gelten solle; und d) mit seinem Willen der Transport in unbedeckten Wagen stattfinde; Erklärungen (a—d), welche auf der Vorderseite des Frachtbriefes nach gewöhnlichem Formular oberhalb der Unterschrift des Versenders ausdrücklich einzuschreiben sind. Ein Mangel an obigen Erklärungen hat nach Beschaffenheit des Falles entweder Zurückweisung der Sendung oder Behandlung und Tarifirung derselben als Einzelsendung zur Folge.

Der Frachtbrief macht bei Wagenladungsgütern keinen Beweis gegen die Eisenbahnverwaltung bezüglich der Menge, der Stückzahl, des Gewichts, der Beschaffenheit, Verpackung oder des Inhalts der vom Versender aufgeladenen Güter (zu vergl. § 5. Ziff. 1 des Vereinsreglements). Die Fracht wird, wie dies im Wesentlichen schon seither, soweit Wagenladungen im Württembergischen Eisenbahntransportgeschäfte vorkamen, vorgeschrieben war, berechnet auf dreierlei Weise: a) nach dem annähernd ermittelten oder berechneten wirk-

* Seither war der Transport in Wagenladungen mit Frachtrabatt oder Frachtrückvergütung mehr nur ausnahmsweise zugelassen, für einzelne Rohstoffe, landwirthschaftliche und Fabricationshilfsstoffe, Berg- und Hüttenerzeugnisse, Brenn- und Baumaterialien und dergl.

lichen Gewichte der Ladung, bei allen Gütern, welche nicht zu denjenigen gehören, die nur in ganzen Wagenladungen zur Beförderung angenommen werden, oder welche nicht nach Normalgewicht zum Transport kommen; dabei bezahlen Sendungen unter 80 Ctrn., welche mit Wagenladungsfrachtbrief aufgegeben werden, stets die Fracht von 80 Ctrn. Das annähernde auf 5 Ctr. aufwärts abzurundende Gewicht der Ladung ist vom Aufgeber im Frachtbriefe zum Zwecke der Frachtberechnung zu declariren. Ergibt sich bei etwaiger Controlirung dieses Gewichts durch die Verwaltung während des Transports ein Mehrgewicht von mehr als 5 Ctr., so verfällt der Aufgeber neben der Frachtnachholung in die Conventionalstrafe des zweifachen Betrags derjenigen Fracht, die dieses Mehrgewicht auf der frachtbriefmässigen Transportstrecke zu bezahlen haben würde; trifft jedoch mit der Minderdeclaration des Gewichts eine Ueberschreitung der Traglastziffer des Wagens um mehr als 5 % zusammen, so erhöht sich der Betrag dieser Conventionalstrafe auf das Fünffache der Fracht für das Mehrgewicht und ist ausserdem der Aufgeber bezw. Besteller des Wagens für allen durch die Ueberladung des Wagens der Verwaltung verursachten Schaden verantwortlich.

b) nach der Tragfähigkeit des beladenen Wagens, bei den gezwungenen Wagenladungsgütern, soweit nicht etwa Normalgewichtsberechnung zugelassen ist. Dem Aufgeber ist hierbei überlassen, die Wagen bis zur Tragfähigkeitsziffer zu beladen, für geringere Quantitäten wird stets die Fracht für die dieser Ziffer entsprechende Centnerzahl berechnet. Ueberschiessende Quantitäten werden, sofern der Aufgeber nicht einen weiteren Wagen für dieselben nehmen will, nach den sonstigen Grundsätzen gelegentlich, aber ohne Frachtermässigung befördert. Declaration des wirklichen oder annähernden Gewichts im Frachtbriefe und Ermittelung desselben durch die Verwaltung findet nicht statt. Ueberschreitung der Traglastziffer hat die zu a) angegebenen Folgen. Sollte während des Transports Umladung nöthig werden, so wird die Wagenladung nach der Tragkraftsziffer des ursprünglich verwendeten Wagens bis zum Bestimmungsorte tarifirt, gleichviel, welches die Tragfähigkeitsziffer des oder der für die Weiterbeförderung verwendeten Wagen ist.

c) nach Normalgewicht, bei den in den Normalgewichtsbestimmungen erwähnten Gütern. Zu diesem Behuf muss der Frachtbrief die erforderlichen Angaben über Dimensionen etc. der Güter enthalten, mit Abrundung der hiernach ermittelten Centnerzahl auf 5 Ctr. aufwärts. Unrichtigkeiten jener Angaben ziehen stets die Conventionalstrafe der fünffachen Frachtverkürzung nach sich. Bei Holz und Steinen, welche nach ermässigtem Normalgewicht befördert werden, ist das Gewichtsminimum, für welches jedenfalls Fracht zu bezahlen ist, auf 65 Ctr. festgesetzt, und dürfen bei Holz und Schnittwaaren die Wagen mit trockener Waare stets nur bis zu $^5/_6$ ihrer Tragfähigkeit, bei feuchter Waare verhältnissmässig noch geringer belastet werden. Erfordert Stammholz vermöge seiner Länge zum Transport einen 8rädrigen oder 2 4rädrige Wagen, so wird dasselbe nur dann übernommen, wenn wenigstens für 120 Ctr. die Fracht bezahlt wird.

Was die Beifuhr, das Auf- und Abladen und die Abfuhr der Wagenladungsgüter anbelangt, so sind diese Geschäfte von dem Versender bezw. Empfänger auf eigene Kosten und Verantwortung zu besorgen; wird der Eisenbahngüterbeförderer hiermit beauftragt, was freigestellt ist, so entspringt daraus keinerlei Verantwortlichkeit der Verwaltung. Auch die etwaige Umladung der Güter beim Uebergang der Wagen auf eine Anschlussbahn findet, sofern diesfalls im Frachtbriefe nicht Vorsorge getroffen ist, gleichfalls auf Gefahr und Kosten des Empfängers durch die Leute der Eisenbahnverwaltung statt.

Die Bestellung von Eisenbahnwagen zur Beladung mit Wagenladungsgütern geschieht entweder durch Einreichung des Anmeldezettels oder durch Eintrag in das Anmeldebuch der Station und muss in beiden Fällen auf einen bestimmten Tag gerichtet werden. Der Besteller hat sich hierbei den Transportbestimmungen für die Beförderung von Wagenladungsgütern unterschriftlich zu unterwerfen, auch für die etwa verfallenden Conventionalstrafen auf Verlangen eine verhältnissmässige Caution zu hinterlegen. Ist die Beladung der Wagen innerhalb 24 Stunden nach ihrer dem Versender bezw. Besteller bekannt gegebenen Bereitstellung nicht beendigt, so ist die Eisenbahnverwaltung befugt, als Conventionalstrafe die tarifmässige Wagenmiethe zu erheben, auch das etwa schon aufgeladene Gut von dem Wagen auf des Bestellers Kosten abladen und dasselbe auf Gefahr des Versenders lagern zu lassen, sowie nach Ablauf weiterer 24 Stunden die Wagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen. Die Frist zur Entlastung des auf der Bestimmungsstation angekommenen Wagens beträgt gleichfalls 24 Stunden von der Anmeldung an. Wird diese Frist versäumt, so ist die Verwaltung berechtigt, nach ihrer Wahl entweder die tarifmässige Wagenstrafmiethe für jede Wagenachse und jeden auch nur angefangenen Tag, oder das tarifmässige Lagergeld zu erheben, auch die Wagen auf Kosten und Gefahr des Empfängers entladen und die Güter auf Gefahr des Versenders auf den Stationsplätzen oder in deren Nähe im Freien niederlegen zu lassen.

Die Beförderungsfrist bei ganzen Wagenladungen, welche im Allgemeinen die gleiche wie bei Einzelsendungen ist, beginnt mit der auf die Vollendung der Wagenbeladung und die Abstempelung des Frachtbriefs folgenden Mitternacht.

Anlangend endlich die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung für Verluste, Beschädigung und Lieferzeitversäumnisse bei ganzen Wagenladungen, so gelten auch hierfür zwar im Allgemeinen die für den Transport der Einzelgüter aufgestellten Bestimmungen, jedoch mit dem Zusatze, dass 1) die Eisenbahnverwaltung nicht verpflichtet ist, Gewichtsmängel zu vergüten, welche weniger betragen als 10 % des von dem Empfänger nachzuweisenden ursprünglichen Gewichts; dass 2) bei leichtentzündlichen Gütern z. B. Heu, Stroh, Torf etc. von der Eisenbahnverwaltung für Verluste und Beschädigung durch Brand in der Regel nicht gehaftet wird; dass 3) der der Ersatzleistung für Verluste und Beschädigungen zu Grund zu legende Maximalsatz des gemeinen Werths des Gutes nicht mehr als 3 Thlr. = 5 fl. 15 kr. per Ctr. beträgt, und dass 4) wenn eine Declaration des Interesses der rechtzeitigen Beförderung im Frachtbriefe nicht abgegeben ist, der für Versäumung der Lieferfrist zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, im Falle die Versäumniss nicht mehr als 48 Stunden beträgt, ein Viertheil, für jeden weiteren versäumten Tag ein weiteres Viertheil, und bei einer mehr als 5 Tage betragenden Versäumniss die ganze Fracht nicht übersteigen soll. — In den Schlussbestimmungen (§ 54) ist insbesondere noch unter Abänderung bezw. Vervollständigung der seitherigen diesfallsigen Vorschriften die Entscheidung von Streitigkeiten zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Aufgebern oder Empfängern von Frachtsendungen über die Auslegung und Anwendung der Transportordnung durch ein gemeinschaftlich zu bestellendes Schiedsgericht angeordnet, von dessen Spruch übrigens weitere Berufung nicht ausgeschlossen ist.

Es erübrigt mir noch des Inhalts der Tarifbestimmungen für den Württembergischen Güterverkehr wenigstens insoweit Erwähnung zu thun, als durch dieselben wirklich wesentlich neue Fracht- oder Gebührensätze eingeführt werden. Dahin gehört die nunmehrige Berechnung des für die höhere Werthsdeclaration zu erhebenden Frachtzuschlags, welche im innern Verkehr der Württembergischen Bahn nach dem Betrage des declarirten Werths in der Art erfolgt, dass für jede wenn auch nur angefangene 100 fl. auf jede wenn auch nur angefangene 20 Meilen 1 kr. erhoben wird, als Minimalsatz aber 3 kr. (gegen 7 kr. im Mittel- und Westdeutschen Verband) zur Erhebung kommen. Ebenso beträgt der Frachtzuschlag für ein declarirtes Interesse rechtzeitiger Lieferung innerhalb Württembergs auf jede angefangenen 20 Meilen des Transportes und für jede 100 fl. und weniger 10 kr., mindestens aber 30 kr., gegen 1 % der declarirten Summe und $1^3/_4$ fl. Minimalsatz im Mittel- und Westdeutschen Verband.

Bei ganzen Wagenladungen (Abschnitt II. der Transportordnung) wird zunächst die Fracht II. Classe für die der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Centnerzahl der betreffenden Wagenladungssendungen berechnet und hieran eine Ermässigung von 30 % (gegen seither nur 20 %) abgezogen, der Rest aber auf ganze Kreuzer abgerundet. Bei dieser Veranlassung kann ich mir nicht versagen, zu erwähnen, dass dem augenblicklichen, übrigens schon seit längerer Zeit giltigen Specialtarif für den Transport von Steinkohlen und Cokes in Wagenladungen von den Stationen Bruchsal, Heilbronn, Canstatt und Ulm aus folgende Tarifeinheiten zu Grunde liegen:

a) für den Verkehr von Bruchsal und von Heilbronn bis Bietigheim für die auf diesen Strecken gelegenen Stationen:
1 kr. fixe Gebühr ohne Rücksicht auf die Entfernung,
$0{,}_8$ kr. Transportgebühr per Ctr. und Meile,

b) für den Verkehr von Bruchsal und von Heilbronn über Bietigheim hinaus keine fixe Gebühr, dagegen
ab Bruchsal und ab Heilbronn bis Bietigheim $0{,}_9$ kr. per Ctr. u. Meile,
und für die weiterhin gelegenen Strecken $0{,}_5$ kr. „ „ „

c) für den Verkehr von Canstatt landaufwärts und von Ulm aus in beiden Richtungen auf die ersten 6 Meilen für die auf dieser Strecke gelegenen Stationen
1 kr. fixe Gebühr per Centner;
$0{,}_8$ kr. Transportgebühr per Ctr. und Meile,

d) für den Verkehr von Canstatt und von Ulm nach weiter gelegenen Stationen:
keine fixe Gebühr, dagegen auf die ersten 6 Meilen $0{,}_9$ kr. per Ctr. und Meile,
und für die weiteren Strecken $0{,}_5$ kr. per Ctr. und Meile.

Die Minimaltaxe für die kleinsten Entfernungen ist 2 kr. per Ctr. Nach diesem Tarif stellt sich z. B. der Centnersatz:
Bruchsal-Aalen ($20{,}_7$ Meilen) auf $13{,}_5$ kr.;
Heilbronn-Friedrichshafen ($33{,}_7$ Meilen) $18{,}_5$ kr.;
Canstatt-Rottenburg ($10{,}_6$ Meilen) $8{,}_0$ kr.; und
Ulm-Stuttgart ($12{,}_6$ Meilen) $9{,}_0$ kr.

Die bei verspäteter Beladung und Entladung der Wagenladungswagen vom Versender bezw. Empfänger zu bezahlende Wagenstrafmiethe beträgt 1 fl. 10 kr. für jede Achse und jeden auch nur angebrochenen Tag.

Bezüglich der den Tarifbestimmungen beigelegten Normalgewichtsbestimmungen (für Getränke, Holz, Steine, Torf und Zuckerrüben) glaube ich mich schliesslich auf die Bemerkung beschränken zu sollen, dass die Normalgewichtssätze für Holz, Steine und Torf zwar ziemlich beträchtlich erhöht worden sind, hiergegen jedoch nicht ausser Acht gelassen werden darf, dass, wie schon oben erwähnt, für den gewöhnlichen Versandt dieser Artikel in ganzen Wagenladungen nunmehr ein Frachtrabatt von 30 % gewährt ist. —

Prinz-Wilhelm Eisenbahn.

Vertrag mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem in den General-Versammlungen der Actionäre einerseits der Bergisch-Märkischen, andererseits der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft vom 29. November resp. 6. December a. c. die Abtretung des gesammten Vermögens der letzteren Gesellschaft an die erstere beschlossen und die beiderseitigen Deputationen der Actionäre zum Abschlusse dieses Geschäftes bevollmächtigt worden sind, haben letztere heute folgenden Vertrag vollzogen.

§. 1. Die Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft tritt ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches, actives und passives Vermögen, ohne irgend welche Ausnahme, also auch ihre sämmtlichen Cassen und Fonds-Bestände, Materialien-Vorräthe, ausstehende Forderungen etc. an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu deren unwiderruflichen Eigenthume ab.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft acceptirt diese Uebertragung und übernimmt das gesammte Vermögen der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft zu dem Zwecke, um die Prinz-Wilhelmbahn mit dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen als integrirenden Theil desselben zu vereinigen.

Zum Zwecke der Besitz-Uebertragung soll die Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld vom 1. Januar 1863 ab das den Gegenstand dieses Vertrages bildende Vermögen der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft, unter Beobachtung der in §. 2 stipulirten Massgabe, für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft besitzen und verwalten.

Ausgenommen von dieser Uebertragung bleiben nur die etwaigen Betriebsüberschüsse der Prinz-Wilhelm Eisenbahn im Jahre 1862. Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld soll dieselben nach Massgabe des Statuts der Prinz-Wilhelmbahn ermitteln und, falls sich Ueberschüsse ergeben, dieselben an die Actionäre der Prinz-Wilhelmbahn gegen Rückgabe des Dividenden-Scheines pro 1862 ausbezahlen.

§. 2. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft von deren sämmtlichen Schulden zu liberiren und tritt in alle Schuldverbindlichkeiten der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere bezüglich der von letzterer emittirten Prioritäts-Obligationen als Selbstschuldnerin dergestalt ein, dass sich die Inhaber dieser Forderungen wegen Capital, Zinsen und Kosten — jedoch unbeschadet des Vorzugsrechts der Prioritäts-Anleihen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft — auch an das gesammte Vermögen dieser letzteren Gesellschaft sollen halten können.

Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld soll die Prinz-Wilhelm Eisenbahn nebst allem Betriebs-Material und sonstigem Zubehör so lange als einen getrennten Vermögens-Complex verwalten und durch ordnungsmässige Unterhaltung, namentlich durch gehörige Ergänzung aller Abgänge, vor einer Werths-Verminderung bewahren, bis sämmtliche Prioritäts-Gläubiger der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft befriedigt sind.

Bis dahin bleibt allen Gläubigern der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere den Inhabern ihrer Prioritäts-Obligationen das Vorzugsrecht auf die Prinz-Wilhelm Eisenbahn und deren Zubehör vor den Stamm-Actionären und allen Prioritäts- oder sonstigen Gläubigern der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vorbehalten.

Die Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft kündigt sogleich nach Allerhöchster Genehmigung dieses Vertrages die sämmtlichen, von ihr emittirten Prioritäts-Obligationen, zur Zurückzahlung des Nominalwerths; die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft bewirkt diese Rückzahlung binnen der in den betreffenden Anleihe-Privilegien vorgesehenen Frist. Zugleich verpflichtet sich die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, falls sie eine weitere Emission von Prioritäts-Obligationen unter Gewährung eines Vorzugsrechts auf die bisherige Prinz-Wilhelm Bahnstrecke bewirken sollte, den Inhabern der von der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft emittirten und alsdann noch nicht eingelos'ten Prioritäts-Obligationen binnen 4 wöchentlicher Frist, welche vom Tage der desfallsigen öffentlichen, in Gemässheit der Bergisch-Märkischen und Prinz-Wilhelm Bahn-Statuten zu publicirenden Bekanntmachung zu berechnen, die Wahl zwischen Rückzahlung des Nominalbetrages ihrer Prinz-Wilhelm Bahn-Obligationen oder dem Austausche einer gleichen Zahl jener neuen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen anheimzustellen. Die Beschlussnahme jedoch, ob überhaupt zu einer solchen Emission überzugehen, — welcher Capitalbetrag event. zu emittiren, und welcher Zinsfuss zu gewähren, steht lediglich der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu.

§. 3. Ausserdem gewährt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft als Entgelt an die Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft die baare Summe von 520,000 Thlr. Dieses Capital wird vom 1. Januar 1863 ab mit 4 Procent verzins't, auch der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft von da ab, Behufs Gewährung der im Falle ihrer Liquidation auf ihre Stamm-Actien kommenden Abfindungen jederzeit zur Verfügung stehen.

§. 4. Nach den §. 3 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommenen Leistungen und Verpflichtungen berechnet sich bei Liquidation der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft die auf jede Actie derselben fallende baare Abfindung auf, vom 1. Januar 1863 ab mit 4 pCt. verzinsliche 40 Thlr. An Stelle dieser zu erwartenden Baar-Abfindung offerirt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft allen Actionären der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft, welche sich dazu bereit zeigen werden, vom 1. Januar 1863 ab, einen Actien-Austausch in der Weise, dass für je 5 Prinz-Wilhelm Stamm-Actien je 3 Bergisch-Märkische Stamm-Actien Litt. A. und, diesem Verhältnisse entsprechend, für einzelne Prinz-Wilhelm Stamm-Actien Bons auf $^3/_5$ Bergisch-Märkische-Stamm-Actien Litt. A. gegeben werden. Diese Bons sollen, soweit sie in einer in volle Actien aufgehenden Anzahl präsentirt werden, gleichfalls gegen eine entsprechende Anzahl Bergisch-Märkischer Actien nebst Dividendenscheinen ausgetauscht werden. Für einzelne Bons sowie für die beim Umtausche der Bons gegen Actien überschiessenden Fünftel-Antheile, wird den Inhabern auf Verlangen eine baare Vergütung gewährt, deren Höhe dem jederzeitigen billigen Ermessen der Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen bleibt, jedoch niemals für jeden Fünftel-Antheil weniger als 13 Thlr. 10 Sgr. betragen soll. Beispielsweise kann also für 2 Bons (= $^6/_5$ Bergisch-Märkische Actie) eine Bergisch-Märkische Actie und die Zahlung von mindestens 13 Thlr. 10 Sgr. verlangt werden. Im Uebrigen gewähren jene Bons gegenüber der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft keinerlei Rechte, insbesondere keinen Anspruch auf Dividende.

Die zu diesem Zwecke neu zu emittirenden stempelfreien Stamm-Actien Litt. A. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft erhalten mit den bisher nach dem Statute vom 12. Juli 1844 und dessen Nachträgen emittirten Privat-Stamm-Actien Litt. A. völlig gleiche Rechte, und werden ihnen Dividendenscheine vom 1. Januar 1863 ab beigefügt. Für jede solchergestalt ausgetauschte Actie bringt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft von der nach § 3 zu zahlenden Summe von 520,000 Thlr. den Betrag von 40 Thlr. nebst 4 % Zinsen vom 1. Januar 1863 ab in Abzug.

§. 5. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die Zahl der Mitglieder der Deputation, welche nach § 2 des am 23. August 1850 mit dem Staate abgeschlossenen Vertrages die Interessen der Actionäre wahrzunehmen hat, noch um 1 Mitglied und 1 Stellvertreter desselben zu vermehren, welche an der Bahnstrecke Vohwinkel-Steele wohnen müssen.

Elberfeld, den 6. December 1862.

Die Deputation der Prinz-Wilhelm und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

a. Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

⨯ **Thüringische Eisenbahn.** (Zweigbahn nach Ilversgehofen). Erfurt, Anfangs December. Nach einer Notiz der „Thüringer Zeitung" haben vor Kurzem zwischen der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft und den Commissarien der Staatsbehörde Verhandlungen hier stattgefunden, deren Ziel es ist, bereits mit dem nächsten Frühjahre das Project einer Zweigbahn von der Königlichen Saline bei Ilversgehofen nach dem hiesigen Bahnhofe zu realisiren. Was man über das Ergebniss dieser Verhandlungen hört, berechtigt zu der Annahme, dass der Bahnbau in möglichster Kürze in Angriff genommen werden wird. — Die Steinsalztransporte haben übrigens bereits begonnen.

♄ **Danzig-Warschau.** Am 10. Decbr. hat sich das Comité für die Danzig-Marienburg-Mlawa-Warschauer Eisenbahnlinie in Rosenberg constituirt und zu seinem Vorsitzenden den Rittergutsbesitzer Herrn Donath-Illowo gewählt. — Wie günstig man dieses Project in Polen beurtheilt, geht aus der Thatsache hervor, dass der Graf Kartschinsky daselbst eine Million Silber-Rubel für das Zustandekommen desselben gezeichnet hat.

—r— **Neue Bayerische Bahnprojecte.** München, 10. Decbr. — Grosse Rührigkeit im Eisenbahnwesen entwickeln in letzterer Zeit unsere Bayerischen Oberländer, so tagte neulich wieder in Wasserburg das Comité für Projectirung einer Eisenbahn im südöstlichen Bayern von Rosenheim gegen das Unterland zu.

Eisenbahn-Betrieb.

—r— **Bayerische Staats- und Ostbahnen.** (Directer internationaler Güterverkehr). München, 10. December. — Vom 8. d. Mts. an trat zwischen den bedeutenderen Stationen der Bayer. Staats- und Ostbahnen einerseits und den Belgischen Eisenbahnen andererseits eine directe Güterabfertigung in's Leben.

× **Viehverkehr nach Bayern. (Einfuhr-Verbot).** Die Einfuhre von Vieh und thierischen Rohproducten, deren Ursprungs-Zeugnisse auf Galizien, Ungarn, Mähren, Niederösterreich und den Böhmischen Kreis Chrudim hinweisen, ist unbedingt verboten, und die Einführung Ungarischer und Polnischer Schweine ist nur dann gestattet, wenn die Lieferanten durch amtliche Zeugnisse Königl. Sächs. Behörden sich darüber ausweisen, dass sie den für das Königreich Sachsen getroffenen besonderen Anordnungen für das Einbringen solcher Schweine genügt haben.

Ausland.

Schweizer Eisenbahnen. Der Bundespräsident Stämpfli hat eine Broschüre ausgegeben, in welcher der Rückkauf aller Schweizerischen Eisenbahnen durch die Eidgenossenschaft als einziges Mittel zur Beseitigung des krankhaften Zustandes des Schweizerischen Eisenbahnwesens empfohlen wird.

Alpenbahnen. Die Schw. Eisenbahn-Zeitung theilt nach dem in Laon erscheinenden Tagesblatte l'Observateur (vom 30. November) einen Aufruf des ehemaligen Volksrepräsentanten, H. de Tillancourt, über die Arbeiten am Mont Cenis (genauer: am Mont Thabor) mit. Durch seine fortwährenden Reisen in der Schweiz und dem nördlichen Italien besonders befähigt, die Fortschritte der Tunnelarbeiten zu verfolgen und vielseitige Urtheile darüber zu combiniren, scheint H. de Tillancourt nicht recht daran zu glauben, dass das grosse Unternehmen in 10 bis 12 Jahren vollendet werde. Auf Französischer Seite (les Fourneaux) ist man nach 4jähriger Arbeit mittels des gewöhnlichen Verfahrens 900 Meter weit vorgerückt, auf Italienischer Seite (Bardonnéche) durch 2jährige Arbeit der mit comprimirter Luft arbeitenden Bohrmaschinen dagegen 1300 Meter. Wie andere Berichterstatter hebt auch H. de Tillancourt hervor, dass die Schwierigkeit der letzteren Operation nicht sowohl in dem eigentlichen Bohren, als in dem Aufräumen des Schuttes und dem zeitraubenden Bewegen der Maschine bestehe. Diese Schwierigkeiten werden natürlich um so empfindlicher, je weiter die Arbeit vordringt, ganz abgesehen von den unvorhergesehenen Hindernissen, welche sich in Einstürzen oder Wasser-Ansammlungen entgegenstellen können. Die Schw. E.-Ztg. ist der Ansicht, dass, bei dem gegenwärtigen Stande der Technik, der Lucmanier immer noch der einzige für eine Alpenbahn zugängliche Pass bleibe.

ϧ **Eisenbahnprojecte in Polen.** Auch in Polen beschäftigt man sich gegenwärtig stark mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes, während noch vor kurzer Zeit der Bewohnerschaft jede Rührigkeit in dieser Beziehung gänzlich fehlte. Kaum ist die Warschau-Bromberger Eisenbahn eröffnet, die unserm Handel eine neue Richtung zu geben verspricht, und die Danzig zu dem machen wird, was es früher war, nämlich zum Stapelplatze von Polen und schon ist man (so schreibt man der Danziger Zeitung aus Warschau) mit einer anderen Bahn beschäftigt, deren Zustandekommen nicht weniger für unseren Handel, als für den Danzig's von wichtigen Folgen sein wird. Auf Anregung des Herrn von Jabtnowski nämlich hat sich in Kalisch eine Gesellschaft gebildet zum Bau einer Eisenbahn von dort bis an die Station Rokocin an der Warschau-Wiener Eisenbahn, die über die Fabrikstädte Lodz, Zgien, Lescyze* etc. gehen wird. Diese Bahn würde die Einfuhr derjenigen Producte, für die unsere Fabrikstädte Abnehmer sind, ungemein erleichtern und also auch vermehren. Dass aber die Einfuhr überseeischer Producte über Danzig gehen wird, ist einfach deshalb vorauszusetzen, dass diese Verbindung selbst dann noch von der See her die nächste bleiben wird, wenn die Eisenbahn von Kalisch nach Breslau noch weiter gebaut werden sollte. Dieser Weiterbau ist aber wahrscheinlicher als der einer Bahn von Kalisch über Liesa nach Posen, welche letztere bekanntlich bei der Preussischen Regierung keinen Anklang findet. Zum Bau der gedachten Bahn von Kalisch nach Rokocin sind 7 Millionen Rubel erforderlich, von denen eine aus reichen Gutsbesitzern und Fabrikanten bestehende Gesellschaft sofort 2 Millionen gezeichnet hat. An der Concession der Regierung ist nicht zu zweifeln, so dass der Bau dieser Eisenbahn wohl nicht lange auf sich warten lassen wird. — Ueberdies ist das Terrain für dieselbe sehr günstig.

AC **America. (Philadelphia's Verbindungsbahn).** In Philadelphia wird jetzt eine Verbindungsbahn für sämmtliche dort mündenden Bahnen zum Theil mittelst Tunnels unter der Stadt hergestellt. Bis jetzt mussten die ankommenden Güter der dort einmündenden 5 Bahnen durch die Stadt mittelst Pferde befördert werden. Auch zur Fracht in der Stadt selbst ist die fragliche Bahn bestimmt. Die Kosten sind auf 500,000 $ veranschlagt, welche durch die betheiligten Bahnen zu gleichen Theilen aufgebracht werden.

AC **Asien. (Aidin-Bahn-Eröffnung).** Dass am 15. Septbr. die Aidin-Bahn von Smyrna bis nach Ephesus mit grosser Feierlichkeit eröffnet worden, haben wir bereits gemeldet. Zum ersten Mal sassen bei dieser Gelegenheit im Orient Christen, Juden, Türken und Armenier beim Banket zusammen unter Vorsitz von Mohamed Redschid Pascha Gouverneur von Smyrna.

Die Bahn ist nach dem Levant Herald gut gebaut, und rentirt sich immer mehr. Die Cameeltreiber, welche wie bei uns die Fuhrleute zuerst starke Opposition gegen die Bahn machten, sehen jetzt den practischen Nutzen des neuen Verkehrsmittels ein. Im Jahre 1860 bei theilweisem Betrieb hatte die Bahn eine Einnahme von circa 349,700 Thlr. und man schätzt ihr zukünftiges Einkommen auf 1 Million Thaler. — Eine der merkwürdigsten Theile der Eröffnung war die Segensprechung durch einen Derwisch, welcher in einer längern Rede, ähnlich wie bei der Einweihung der Glocken und Locomotiven der christlichen Welt den Segen auf alle Betheiligten, insbesondere auf den Sultan und auf die Königin von England herabrief, und die Gottheit um Beeilung der Vollendung dieser Bahn und Vermehrung des Baues ähnlicher Werke bat.

* Wir bitten unsern Herrn Corespondenten wiederholt, die Ortsnamen deutlicher zu schreiben. Die Red.

Technische Notizen.

—f— **Für Tunnel- etc. Bohrungen. (Neues Verfahren, Bohrlöcher durch Hitze zu erzeugen).** Der Franzose Daubrée hat nach der Zeitschrift des Hannoverschen Architecten- und Ingenieurvereins die Beobachtung gemacht, dass in Gestein, welches in der Hauptsache aus Quarz besteht, Bohrlöcher durch eine intensive Hitze hergestellt werden können. Derartige Felsarten besitzen nämlich die Eigenthümlichkeit, dass, wenn eine kleine Stelle derselben plötzlich einer intensiven Hitze ausgesetzt wird, von derselben sofort feine Splitter in grosser Menge mit einem knisternden Geräusch abspringen. Unter Benutzung dieser Eigenschaft gelang es, mittels einer durch Knallgas gespeisten Löthrohrflamme in einem quarzhaltigen Steine von der härtesten Sorte ein cylindrisches Bohrloch von $2^1/_2$ Zoll Tiefe in wenig Minuten herzustellen. Eine Mischung von Wasserstoff und atmosphärischer Luft anstatt des Knallgases angewendet, gab eine bedeuteud langsamere Wirkung, sodass also eine möglichst intensive Hitze als Hauptbedingung hingestellt werden muss. Daubrée schlägt das genannte Verfahren für den Mont-Cenis-Tunnel vor, für welchen man viel quarzhaltiges Gestein zu durchbohren hat.

Telegraphenwesen.

—t— **Telegraph nach China.** Das Journal de St. Petersbourg vom 4. October d. J. enthält eine wichtige Ankündigung mit Bezug auf den telegraphischen Verkehr zwischen Europa und China, nämlich eine Verfügung des General-Directors der öffentlichen Arbeiten in Russland darüber, dass die Sibirische Telegraphenlinie, welche schon bis Omsk vollendet ist und im Jahr 1863 bis Irkutzk fortgesetzt werden wird, schon jetzt mit Hülfe der Post zur Vermittelung des telegraphischen Verkehrs zwischen Europa und China benutzt werden soll. Depeschen nach Kiachta oder Peking werden demnach zur Umtelegraphirung nach Petersburg, Moskau oder Nischnei-Nowgorod zu richten sein. (Vgl. auch No. 86 S. 842). — Sollte sich die weitere, von der Hamburger Börsenhalle gebrachte Nachricht bestätigen, dass eine Englische Telegraphen-Gesellschaft von Kiachta bis nach Peking diese Telegraphenlinie fortsetzen und zum 1. September 1863 dieselbe vollenden wolle, so würde damit Shanghai und Peking alsbald mit Petersburg, Paris und London durch den Telegraphen sprechen können. Der Verkehr zwischen Jrkutzk und Kiachta wird demnächst durch einen auf der Schilka (Nebenfluss der Szalenga) fahrenden Dampfer von 28 Pferdekraft wesentlich erleichtert. —

Telegraphisches Kraftstück. Ein Newyorker Blatt erzählt folgendes telegraphische Kraftstück. Am 13. ult. wurde eine telegraphische Depesche von Newyork nach San Francisco geschikt, eine Strecke von 3500 Englischen Meilen. Die Depesche ging von Newyork zwischen 4 und 5 Uhr Nachmittags ab und die Antwort darauf kam in Newyork zwischen 6 und 7 Uhr an, lange bevor es in San Francisco 5 Uhr Nachmittags war.

Volkswirthschaftliches.

ϧ **Die Transportkosten der Eisenbahnen und der übrigen Verkehrsstrassen in der Provinz Preussen.** In einer kleinen Broschüre, welche das Comité zur Gründung einer Eisenbahn von Thorn nach Königsberg herausgegeben hat, findet sich die von dem bekannten landwirthschaftlichen Schriftsteller Dr. John (früher in Marienwerder, jetzt in Rostock) herrührende Notiz, dass die Transportkosten der Beförderung von Gütern auf chaussirten und unchaussirten Wegen sich sehr zum Nachtheile verhalten gegen die Kosten des Transports von Gütern auf den Eisenbahnen. Nach seinen Berechnungen hat der Centner auf unchaussirten Wegen auf die Meile 1 Sgr. 8 Pf. Transportkosten zu tragen, während auf chaussirten Wegen derselbe Centner $8^4/_7$ Pfennige kostet, bei den meisten Eisenbahnen aber die Kosten für die Meile nur 3 Pfennige betragen. Es geht hieraus hervor, dass die Transportkosten auf Eisenbahnen mindestens um 50 Procent billiger sind als die zu Lande. — Für die Provinz Preussen ist aber dieser Vergleich der massgebende, nicht derjenige, zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen, weil die meisten Güter, die hier zur Versendung gelangen, der Landwirthschaft angehören, unter welchen wiederum das Getreide den ersten Platz einnimmt Es wird nur in seltenen Fällen auf schiffbaren Flüssen und Canälen versandt, (deren Zahl ohnehin in der Provinz nicht gross ist), vielmehr zum weitaus grössten Theile auf Wagen mit Pferden auf noch unchaussirten Wegen nach den Hauptverkehrsplätzen transportirt, auf denen eine Verwerthung derselben möglichst nutzbringend für den Landwirth ist. — Da nun die Provinz Preussen im Ganzen noch wenig mit Eisenbahnen versehen ist (es

hatte im Jahre 1859 nach der Eisenbahnstatistik $5_{,98}$ pCt. der Gesammtlänge, während Posen $7_{,61}$ pCt., Brandenburg $15_{,54}$ pCt., Pommern $5_{,54}$, Schlesien $23_{,03}$, Sachsen $13_{,59}$, Westfalen $11_{,36}$, die Rheinprovinz $17_{,37}$ pCt. derselben mehr einnahm oder auf eine Quadratmeile Fläche nur $0_{,03}$ Meile Eisenbahn, während im ganzen Staate das Verhältniss $0_{,13}$ war, oder auf je 100,000 Einwohner $1_{,46}$, während im ganzen Staate das Verhältniss $3_{,80}$ Meile war); so ist die Frage von der Vervollständigung des Eisenbahnnetzes für dieselbe eine sehr brennende, die volkswirthschaftlichen Interessen ungemein berührende und ist es deshalb kein Wunder, wenn der volkswirthschaftliche Congress, der Provinzial-Landtag, die Vorsteher der Kaufmannschaft in den Handelsstädten etc. dieselbe fort und fort discutiren und zur Erörterung bringen. — Die Ungunst der Provinz geht ferner auch aus folgenden Zahlen hervor, die der Commerzienrath Behrendt in Danzig durch Rechnung und Vergleichung gewonnen und dem volkswirthschaftlichen Congresse der Provinz mitgetheilt hat. — Sie geben die Zahl der Städte in den verschiedenen Provinzen des Preussischen Staates an, welche mehr als 5 Meilen in gerader Richtung von den Eisenbahnen entfernt liegen; es sind die Zahlen, welche die geringe Berücksichtigung der Provinz schlagend nachweisen. Während nämlich in der Rheinprovinz von 127 Städten nur 8 fünf Meilen von den Eisenbahnen entfernt liegen, also $6_{,30}$ pCt., stellen sich diese Verhältnisszahlen in den anderen Provinzen folgendermassen:

Westfalen	99	Städte	8,	also	$8_{,08}$ pCt.
Sachsen	141	„	10,	„	$7_{,09}$ „
Schlesien	143	„	11,	„	$7_{,62}$ „
Brandenburg	139	„	16,	„	$11_{,51}$ „
Posen	143	„	51,	„	$35_{,87}$ „
Pommern	72	„	33,	„	$45_{,83}$ „
Preussen	122	„	72,	„	$59_{,01}$ „

Dass dies ein Zustand ist, der zu ernstem Nachdenken die Einwohner der Provinz auffordern muss, liegt auf der Hand. —

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Direction der Preuss. Ostbahn ist die $1_{,73}$ Meilen lange Strecke **Thorn-Otloczyn** mit den gleichnamigen Stationen am 4. ds. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. — Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Güter-Expeditionen etc. hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 11. December 1862.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Niederschlesische Zweigbahn.

Vom 1. Januar 1863 ab werden **Getraide, Hülsenfrüchte, Oelsaamen und Leinsaamen in Säcken** auf unserer Bahn allgemein zu den Tarifsätzen der **ermässigten Classe B** gerechnet und von da ab die gegenwärtig gültigen Bestimmungen unseres Tarifs vom 1. Juli cr. resp. des Special-Getraide-Tarifs vom 1. September 1858 aufgehoben. Für diejenigen Getraidesendungen, welche seither nach dem Tarife der ermässigten Classe A berechnet wurden, tritt die Tarifirung nach Classe B schon am 15. December d. J. ein.

Glogau, den 3. December 1862.

Die Direction.

K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction bringt hiermit zur Kenntniss, dass bei der in Gegenwart der Notare am 5. December 1862 stattgefundenen Ziehung nachstehende 305 Stück Actien gezogen wurden.

Gezogene Nummern:	Anzahl:
58,301 — 58,400	100
66,501 — 66,600	100
344,171 — 344,175	5
381,501 — 381,600	100
Zusammen:	305

Die Rückzahlung dieser Actien erfolgt vom 2. Januar 1863 angefangen im Betrage von Frcs. 500 per Actie zugleich mit der Einlösung des fälligen Coupons von 12 Franc 50 Cent. in Wien, am Sitze der Gesellschaft, Minoritenplatz No. 42 und in Paris bei der Casse der Société generale de Credit mobilier, Place, Vendome No. 15.

Bei den von der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien bewerkstelligten Zahlungen wird der Betrag in Oesterr. Währung nach dem durchschnittlichen Mittelcourse der vorhergehenden Woche berichtiget werden. Die eingelösten Actien, von denen nach erfolgter Zahlung bei der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien oder bei der Casse der Société du Credit mobilier in Paris sämmtliche bis incl. 1. Juli 1864 laufende Coupons abgeschnitten werden und deren Obertheile der Stempel **„Genuss-Schein“** aufgedrückt wird, haben vorläufig nur noch als Genuss-Scheine mit den laut § 48 der Statuten denselben zustehenden Rechten zu gelten, bis die Umwechslung gegen neue definitive Genuss-Scheine erfolgt, deren Ausgabe seiner Zeit bekannt gegeben wird.

Bis zur Bewerkstelligung dieses Umtausches müssen die oberwähnten in Genuss-Scheine umgewandelten Actien bei jedesmaliger Erhebung der weiter fällig werdenden Superdividende vorgezeigt werden, und werden die erfolgten Zahlungen auf der Rückseite der Actien-Genuss-Scheine mittelst Stempel bestätiget werden.

Wien, am 8. December 1862.

Von der General-Direction.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.
Zinsen-Zahlung und Einlösung der pro 1862 ausgeloosten Obligationen.

Die am 2. Januar k. J. fälligen Zinsen der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen, sowie der Nennwerth der, pro 1862 ausgeloosten Prioriäts-Obligationen, können (mit Ausschluss der Sonn- und Feiertage) vom 2. bis ultimo Januar 1863 Vormittags von 9—12 Uhr bei

der Regierungs-Haupt-Casse in Düsseldorf,

den Bankhäusern:

Baum-Boeddinghaus & Cie. in Düsseldorf,
v. Beckrath-Heilmann in Crefeld,
dem A. Schaaffhausenschen Bank-Verein in Cöln, und
der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin (Behrenstrasse No. 43)

oder fortlaufend vom 2. Januar k. J. ab, in den Vormittagsstunden von 9 — 1 Uhr bei unserer Haupt-Casse hierselbst erhoben werden.

Von dem vorbezeichneten Termine ab, werden auch unsere sämmtlichen Stations-Cassen soweit ihre zeitigen Bestände reichen die Zins-Coupons einlösen oder in Zahlung annehmen.

Die fälligen Coupons müssen den Zahlstellen mit numme-

risch geordneten, in den Geldbeträgen summirten, von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Aachen, den 29. December 1862.

Kgl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die Zahlung der Zinsen von den Prioritäts-Actien und Obligationen wird mit Ausnahme der Sonntage täglich Vormittags stattfinden.

in **Berlin** bei unserer Haupt-Casse vom 2. Januar k. J.
in **Berlin** bei der Berliner Handels-Gesellschaft } vom 2. bis 20.
in **Leipzig** bei Herrn **C. Hirzel & Comp.** } Januar k. J.

Die fälligen Coupons sind mit einem, von dem Präsentanten derselben unterschriebenen Verzeichnisse, in welchem die Coupons nach der Emission, dem Fälligkeitstermine und der Nummernfolge aufgeführt sind, einzureichen.

Breslau, den 9. December 1862.

Directorium.

Werra-Eisenbahn.

Die am 2. k. Mts. fälligen Coupons der 5% Prioritäts-Anleihe werden eingelöst von

1) der Hauptcasse der Thüringischen Eisenbahn, Abtheilung Werrabahn in Erfurt,
2) allen Billet-Expeditionen der Werrabahn und denen der Thüringer Bahn in Weimar und Gotha nach vorgängiger Anmeldung,
3) der Mitteldeutschen Creditbank hier und deren Commanditen resp. Agenturen, Herrn Wolffsohn & Cie. in Berlin und A. Siebert in Frankfurt a. M.,
4) der Coburg-Gothaischen Credit-Gesellschaft in Coburg und deren Commandite, Herrn Platho & Wolf in Berlin, endlich
5) die Herren Becker & Cie. in Leipzig, Gebrüdern Benedict in Stuttgart und Haas in Carlsruhe.

Meiningen, am 2. December 1862.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft
F. von Uttenhoven. E. Wagner. C. Thon.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

75 Stück offenen Güterwagen
nebst 20 „ Bremsen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag, den 22. December d. J., Vormittags 11 Uhr,

in unserm Geschäfts-Locale auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Güterwagen und Bremsen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnungen, gegen Erstattung der Kosten, in Empfang genommen werden.

Berlin, den 4. December 1862.

Königl. Direction.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

November 1862:	für Pers.	für Güter	extraord.	Summa	bis ult. Nov
Thlr.	52,000	152,000	2,000	206,000	2,323,000
			1861:	216,702	2,280,270

Also im Jahre 1862: Thlr. — ca. 11,000 +ca. 43,000

K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Novber 1862: 1,636,693 fl. 1861: 2,125,312 fl. — 488,619 fl
Bis ult. „ 1862: 17,148,200 fl. 1861: 19,762,847 fl. — 2,614,647 fl.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in **Dortmund**

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke können eingesandt werden.

„Alle Gattungen Telegraphendraht"

aus den anerkannt guten Siegener Roheisen-Sorten hergestellt, liefert die Drahtfabrik von **Siegen** (Westphalen).

J. H. Dresler senior.

Asphalt-Dachfilz-Fabrik von **Bazi & Comp.** in **Brackwede** Cöln-Mindener Bahn

empfiehlt ihre erprobten und bekannten

Dachfilze — Asphalt — Asphaltlack — Benzin etc.

den hohen Verwaltungen.

Patentirte Erfindung für Eisenbahnen.

Der Unterzeichnete beehrt sich hiermit, auf seinen patentirten und bereits auf mehreren Bahnen mit dem besten Erfolg angewendeten Apparat **„Federregulirmaschine"** zur genauen Bestimmung der Belastung von Locomotiv-Tragfedern, wodurch der grösste Theil der störenden Bewegungen beseitigt wird, aufmerksam zu machen.

Der genannte Apparat ist auf jeder Stelle der Bahn anwendbar und da das Gewicht desselben nur etwa 3,5 Ctr. beträgt, so kann derselbe leicht an jede Stelle transportirt werden.

Die Regulirung der Federn, an der dienstfertigen Locomotive kann in ganz kurzer Zeit und auf einige Pfunde genau, geschehen.

Der Preis eines Exemplars ist, mit Garantie für die Brauchbarkeit, auf 425 fl. oder 242 Thlr. 26 Sgr. ab Darmstadt festgesetzt und siehet der Unterzeichnete geneigtesten Aufträgen entgegen.

Adr. **Rheinstrasse No. 11, Darmstadt.**

L. Starck, Techniker.

Verlegt und herausgegeben von dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

N°. 102. 1862.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 20. December 1862.

Inhalt: Die Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1861 nach Inhalt der Geschäftsberichte der betr. Eisenbahnverwaltungen. — Kurze eingleisige Strecken auf sonst zweigleisigen Eisenbahnen. — Eisenbahn-Rechtsfall. Ist eine Eisenbahn-Verwaltung berechtigt, die Verzollung an der (Französischen) Grenze ohne speciellen Auftrag (oder ohne vorherige Anfrage bei dem Adressaten) vornehmen zu lassen? — Eisenbahnen. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Vereins-Personen-Reglement und Beschlüsse der Commission für Revision des Vereins-Güter-Reglements. — Projecte und Bau: Der Provinzial-Landtag der Provinz Preussen und deren Eisenbahnprojecte. Hohenstadt-Neisse. Ungarische Eisenbahnprojecte, Bewilligung zu den Vorarbeiten. Eisenbahn-Betrieb: Thüringische Eisenbahn General-Versammlung. Lübeck-Büchener Eisenbahn, neues Betriebs-Reglement. — Telegraphenwesen: Atlantischer Telegraph. — Anzeiger: I. Officieller Theil: K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Zinsenzahlung. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn Submission. — Fehlende etc. Güter der Berlin-Anhaltischen und Kgl. Sächs. Westl. Staats-Eisenbahnen. — Einnahmen der Berlin-Stettiner, Niederschlesischen Zweigbahn und Galizischen Carl Ludwigbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Die Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1861
nach Inhalt der Geschäftsberichte der betr. Eisenbahnverwaltungen.

II. Die Haupt-Betriebsergebnisse.

1) Stärke des Personenverkehrs.

Der Personenverkehr der Privatbahnen im Jahre 1861 beträgt in runder Zahl 41½ Millionen. Davon kommen

auf die Preussischen Bahnen . . . . . 18,641,162 Pers.,
auf die anderen Norddeutschen Bahnen ca. 3,317,000 „
auf die Oesterreichischen Bahnen ca. . . . 12,250,000 „
auf die anderen Süddeutschen Bahnen ca. 7,370,000 „

Die einzelnen Bahnen bilden nachstehende Reihenfolge in der Zahl der beförderten Personen:

1. Oesterreich. Südb.*	5,439,982	29. Frankfurt-Hanau	481,611
2. Rheinische Bahn	2,748,432	30. Werra-Bahn	414,031
3. Cöln-Minden	2,532,232	31. Dresden-Tharandt	361,816
4. Berg.-Märkische B.	2,329,464	32. Aachen-Mastricht	359,632
5. Oesterr. Staatsbahn	2,293,263	33. Kurfürst Friedr. Wilh.	
6. K. Ferdinands Nordb.	1,814,801	Nordbahn	330,846
7. Bayer. Ostbahnen**	1,520,077	34. Mecklenburgische E.	308,696
8. Hessische Ludwigsb.	1,314,076	35. Galiz. Carl-Ludwig B.	287,554
9. Thüringische Bahn	1,232,956	36. Pfälz. Maximilians B.	273,959
10. Kaiserin Elisabethb.	1,195,157	37. Wilhelmsbahn	261,743
11. Taunusbahn	1,158,514	38. Stargard-Posen	232,824
12. Oberschlesische und		39. Südnordd. Verbind.-B.	227,337
Breslau-Posen	1,060,402	40. Löbau-Zittau	168,353
13. Leipzig-Dresden	1,045,933	41. Magdeb.-Wittenberge	164,785
14. Aachen-Düsseldorf	1,009,907	42. Aussig-Teplitz	154,785
15. Berlin-Potsd.-Magdeb.	955,170	43. Lübeck-Büchen	152,269
16. Pfälzische Ludwigsb.	954,690	44. Zittau-Reichenberg	144,381
17. Berlin-Hamburg	911,344	45. Prinz Wilhelms Bahn	142,582
18. Magdeburg-Leipzig	853,888	46. Glückstadt-Elmshorn	128,582
19. Nürnberg-Fürth	763,212	47. Rendsb.-Neumünster	107,623
20. Berlin-Stettin	731,348	48. Graz-Köflach	105,637
21. Berlin-Anhalt	727,392	49. Niederschles. Zweigb.	101,857
22. Breslau-Freiburg	606,331	50. Pressburg-Tyrnau ca.	90,000
23. Ruhrort-Crefeld-Gladb.	534,906	51. Neisse-Brieg	75,261
24. Rhein-Nahe Bahn	533,520	52. Anhalt-Bernburg ca.	70,000
25. Altona-Kiel	498,513	53. Buschtêhrader Eisenb.	58,761
26. Frankfurt-Homburg	491,038	54. Brünn-Rossitz	50,101
27. Theissbahn	490,866	55. Oppeln-Tarnowitz	46,902
28. Magdeb.-Halberstadt	488,284	56. Mohács-Fünfkirchen	40,991

* Einschliesslich der Italienischen und Ungarischen Strecken.
** Nach den monatlichen Veröffentlichungen.

Genauer erhellt die Grösse des Personen-Transports der einzelnen Bahnen durch die Angabe der zurückgelegten Personen-Meilen, deren Zahl sich ergiebt, wenn man die Zahl der Reisenden, welche ein und dieselbe Strecke einer Bahn zurückgelegt haben, mit der Meilenzahl derselben multiplicirt und diese Producte addirt. Die sich so für jede Bahn ergebende Summe kann man die absolute Personen-Frequenz der Bahn nennen. Dieselbe betrug 1861 am meisten bei folgenden Bahnen:

Oesterreichische Südbahn . 39,005,621 Personen-Meilen,
„ Staatsbahn 25,773,979 „ „
Kaiser Ferdinands Nordbahn 18,184,306 „ „
Cöln-Minden . . . . . 13,385,308 „ „
Rheinische Eisenbahn . . 11,802,455 „ „
Kaiserin Elisabethbahn . . 10,431,163 „ „

Nächstdem:

6—7 Millionen bei 6 Bahnen: Thüringische, Oberschlesische mit Breslau-Posen, Berlin-Anhaltische, Berlin-Potsdam-Magdeburg, Berlin-Hamburg und Berlin-Stettin;
5½ „ bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn;
4—5 „ bei 2 Bahnen: Hessische Ludwigsbahn und Magdeburg-Leipzig;
über 3 „ bei Breslau-Schweidnitz-Freiburg;
2—3 „ bei 5 Bahnen: Taunusbahn, Pfälzische Ludwigsbahn, Altona-Kiel, Aachen-Düsseldorf und Magdeburg-Halberstadt;
1½—2 „ bei 5 Bahnen: Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, Mecklenburgische, Rhein-Nahe Bahn, Stargard-Posen und Werrabahn;
1—1½ „ bei 3 Bahnen: Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Frankfurt-Hanau und Magdeburg Wittenberge;
½—1 „ bei 7 Bahnen: Ruhrort-Crefeld-Gladbach, Aachen-Mastricht, Wilhelmsbahn, Lübeck-Büchen, Pfälzische Maximiliansbahn, Nürnberg-Fürth und Niederschlesische Zweigbahn;
unter ½ „ bei 6 Bahnen: Aussig-Teplitz, Glückstadt-Elmshorn, Neisse-Brieg, Prinz Wilhelmsbahn, Oppeln-Tarnowitz und Brünn-Rossitz.

Die letztgenannte Bahn macht mit 139,782 den Beschluss. Für alle oben nicht genannte Bahnen fehlen die Angaben.

Dividirt man die Anzahl der Personen-Meilen durch die Meilenzahl jeder Bahn, so erhält man die sogenannte specifische Personen-Frequenz oder diejenige Zahl der Reisenden, welche durchschnittlich jede einzelne Bahn in ihrer ganzen Länge befahren haben. Nach dieser geordnet bilden die sämmtlichen Bahnen, so weit die Angaben reichen, folgende Reihe:

	Personen		Personen
1. Nürnberg-Fürth ca.	745,000	24. Aussig-Teplitz	126,930
2. Taunusbahn	493,549	25. Rhein-Nahe Bahn	109,669
3. Berlin-Magdeburg	321,749	26. Aachen-Mastricht	106,920
4. Rheinische Eisenbahn	304,187	27. Breslau-Posen	105,837
5. Cöln-Minden	300,186	28. Lübeck-Büchen	99,113
6. Magdeb.-Halberstadt	265,752	29. Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn	93,468
7. K. Elisabethb. (Hptb.)	222,503	30. Mecklenburg. Eisenb.	92,482
8. K. Ferdinands Nordb.	220,416	31. Pfälzische Maximiliansb.	88,092
9. Aachen-Düsseldorf	220,371	32. Magdeb.-Wittenberge	78,474
10. Magdeburg-Leipzig	214,223	33. Stargard-Posen	77,628
11. Berlin-Stettin (Hptb.)	212,370	34. Glückstadt-Elmshorn	76,716
12. Frankfurt-Hanau	206,060	35. Werra-Eisenbahn	69,223
13. Hessische Ludwigsb.	204,000	36. Oppeln-Tarnowitz	60,517
14. Altona-Kiel	193,431	37. Niederschles. Zweigb.	57,637
15. Thüringische Eisenb.	183,661	38. Prinz Wilhelmsbahn	56,513
16. Ruhrort-Crefeld-Gladb.	177,290	39. Hinterpommersche Bahn	55,386
17. Bergisch-Märkische E.	162,049	40. Neisse-Brieg	54,917
18. Berlin-Hamburg	153,590	41. Südnordd. Verbind.-B.	46,928
19. Oesterreich. Staatsbahn	147,822	42. Brünn-Rossitz	45,091
20. Breslau-Freiburg*	141,422	43. Lambach-Gmunden	37,514
21. Pfälzische Ludwigsb.	137,452	44. Wilhelmsbahn	35,042
22. Bayer. Ostbahnen**	135,963	45. Linz-Budweis (Pferdeb.)	7507
23. Oberschlesische Bahn	132,496		

2) Stärke des Güterverkehrs auf den Privatbahnen.

Das Quantum der auf den Privatbahnen transportirten Güter beträgt gegen 530 Millionen Centner. Davon kommen

auf die Preussischen Bahnen . . . . . 279,167,397 Ctr.
auf die anderen Norddeutschen Bahnen ca. 37,859,024 „
auf die Oesterreichischen Bahnen ca. . . 176,036,485 „
auf die Südwestdeutschen Bahnen . . . 36,927,635 „

und zwar bilden die einzelnen Bahnen folgende Reihe:

	Centner		Centner
1. Cöln-Minden	63,911,861	29. Galiz. Carl Ludwigb.	4,428,304
2. Oesterreich. Staatsb.	47,324,110	30. Stargard-Posen	4,426,010
3. Bergisch-Märkische	41,030,631	31. Rhein-Nahe Bahn	4,267,890
4. Oesterreich. Südbahn	38,789,434	32 Berlin-Potsdam-Magdeburg	4,115,669
5. Oberschlesische E. u. Breslau-Posen	38,295,492	33. Pfälz. Maximiliansb.	3,999,565
6. Kaiser Ferd. Nordb.	36,608,382	34. Südnordd. Verb.-B.	3,621,695
7. Rheinische Eisenb.	15,821,137	35. Aachen-Mastricht	3,480,528
8. Magdeburg-Leipzig	13,399,776	36. Mohács-Fünfkirchen	3,368,644
9. Pfälz. Ludwigsbahn	13,323,085	37. Altona-Kiel	2,874,307
10. Buschtêhrader E.	11,780,859	38. Werra-Eisenbahn	2,654,365
11. Breslau-Freiburg	11,763,994	39. Magdeb.-Wittenberge	2,545,459
12. Leipzig-Dresden***	11,463,493	40. Brünn-Rossitz	2,455,731
13. Kaiserin Elisabethb.	10,688,157	41. Mecklenburgische E.	2,433,209
14. Thüringische E.	10,316,467	42. Löbau-Zittau	2,271,757
15. Magdeb.-Halberstadt	10,051,422	43. Graz-Köflach	2,229,799
16. Berlin-Anhaltische E.	9,425,262	44. Oppeln-Tarnowitz	2,006,363
17. Berlin-Hamburg	8,503,380	45. Chemnitz-Würschnitz	1,864,870
18. Hess. Ludwigsbahn	8,063,079	46. Niederschles. Zweigb.	1,809,971
19. Berlin-Stettin	7,670,799	47. Lübeck-Büchen	1,704,075
20. Theissbahn	7,374,019	48. Zittau-Reichenberg	1,642,514
21. Prinz Wilhelmsbahn	6,851,799	49. Taunusbahn	1,562,795
22. Aussig-Teplitz	6,767,351	50. Neisse-Brieg	1,467,590
23. Wilhelmsbahn	6,727,035	51. Anhalt-Cöthen-B. ca.	1,400,000
24. Aachen-Düsseldorf	6,143,759	52. Frankfurt-Hanau	1,245,383
25. Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn	5,423,653	53. Rendsburg-Neumünster	844,514
26. Dresden-Tharandt	5,411,680	54. Pressburg-Tyrnau ca.	600,000
27. Bayer. Ostbahnen †	5,350,149	55. Glückstadt-Elmshorn	524,952
28. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4,948,624	56. Nürnberg-Fürth	511,429
		57. Frankfurt-Homburg	217,785
		58. Cottbus-Schwielochsee	186,476

Anders stellt sich die Reihenfolge der Bahnen nach der Anzahl der Centner-Meilen heraus. Diese betrug über 100 Millionen bei folgenden Bahnen:

Oesterreichische Staats-Eisenbahn fast . . . . 950 Mill.,
Kaiser Ferdinands Nordbahn . . . . . 897 1/3 „
Oesterreichische Südbahn . . . . . 858 3/4 Mill.,
Cöln-Minden . . . . . 504 1/2 „
Oberschlesische Eisenbahn (nebst Breslau-Posen) 438 1/4 „
Kaiserin Elisabethbahn . . . . . 218 3/5 „
Bergisch-Märkische Eisenbahn fast . . . . . 192 „
Berlin-Hamburg . . . . . 157 „
Pfälzische Ludwigsbahn . . . . . 129 2/5 „
Rheinische Eisenbahn } Thüringische Eisenbahn } . . . . . 111 1/2 „
Berlin-Anhaltische Eisenbahn über . . . . . 110 „

Nächstdem

90—100 Mill. bei Magdeburg-Leipzig und Leipzig-Dresden;
70—90 „ bei Breslau-Schweidnitz-Freiburg;
60—70 „ bei 4 Bahnen (Stargard-Posen, Berlin-Stettin nebst der Hinterpommerschen Bahn, Berlin-Magdeburg und Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordb.);
50—60 „ bei der Hessischen Ludwigsbahn;
40—50 „ bei 4 Bahnen (Bayerische Ostbahnen*, Magdeburg-Halberstadt, Rhein-Nahe-Bahn u. Wilhelmsbahn);
30—40 „ bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn;
20—30 „ bei 5 Bahnen (Aachen-Düsseldorf, Magdeburg-Wittenberge, Werra-Eisenbahn, Prinz Wilhelmsbahn und Altona-Kiel);
15—20 „ bei 3 Bahnen (Ruhrort-Crefeld-Gladbach, Pfälzische Maximiliansbahn und Mecklenburgische Eisenbahn);
10—15 „ bei 3 Bahnen (Oppeln-Tarnowitz, Aachen-Mastricht und Niederschlesische Zweigbahn);
5—10 „ bei 5 Bahnen (Lübeck-Büchen, Neisse-Brieg, Brünn-Rossitz, Taunusbahn u. Frankfurt-Hanau).

Endlich giebt die specifische Güter-Frequenz oder die Anzahl der Centner, welche jede Bahn durchschnittlich in ganzer Länge befahren haben, nachstehende Reihe:

	Centner		Centner
1. Cöln-Minden	11,574,631	22. Rhein-Nahe-Eisenb.	2,780,737
2. Kaiser Ferd. Nordb.	10,877,450	23. Aachen-Düsseldorf	2,508,932
3. Oberschlesische E.	9,683,876	24. Berlin-Stettin	2,422,400
4. Pfälz. Ludwigsbahn	6,470,807	25. Hess. Ludwigsbahn	2,410,000
5. Magdeb.-Halberstadt	6,205,984	26. Berlin-Anhaltische E.	2,318,111
6. Prinz Wilhelmsbahn	5,790,473	27. Brünn-Rossitz	2,241,845
7. Bergisch-Märkische E.	5,628,143	28. Magdeb.-Wittenberge	1,886,844
8. Leipzig-Dresden	5,532,656	29. Wilhelmsbahn	1,881,820
9. Oesterreich. Staatsb.	5,443,812	30. Altona-Kiel	1,753,773
10. Magdeburg-Leipzig	4,938,524	31. Lübeck-Büchen	1,568,272 1/2
11. Kaiserin Elisabethb.	4,247,579	32. Aachen-Mastricht	1,374,079
12. Berlin-Hamburg	3,954,741	33. Bayer. Ostbahnen***	1,363,798
13. Breslau-Schweidnitz-Freiburg**	3,859,488	34. Südnordd. Verbdgsb.	1,359,423
14. Ruhrort-Cref.-Gladb.	3,524,623	35. Oppeln-Tarnowitz	1,269,063
15. Breslau-Posen	3,353,898	36. Neisse-Brieg	1,261,712
16. Berlin-Potsd.-Magdeb.	3,214,884	37. Niederschles. Zweigb.	1,213,511
17. Pfälz. Maximiliansb.	3,117,242	38. Taunusbahn	1,170,507
18. Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn	3,006,900	39. Werra-Eisenbahn	1,165,404
		40. Linz-Budweis	1,190,541
19. Thüringische Eisenb.	2,990,485	41. Lambach-Gmunden	1,089,344
20. Rheinische Eisenbahn	2,883,248	42. Frankfurt-Hanau	1,052,591
21. Stargard-Posen	2,805,808	43. Mecklenburgische E.	929,038
		44. Niederpommersche E.	544,904

3) Ergebniss der Gesammt-Einnahme.

Die gesammte Brutto-Einnahme aller Privatbahnen betrug ca. 96,300,000 Thlr. (wobei der Gulden Oesterr. Währung zu 20 Ngr. gerechnet ist). Davon kommen

auf die Oesterreichischen Bahnen ca. . . 52,809,000 Thlr.
auf die anderen Süddeutschen Bahnen . . 5,303,169 „
auf die Preussischen Bahnen ca. . . . . 33,468,166 „
auf die anderen Norddeutschen Bahnen ca. 4,725,000 „

Die einzelnen Bahnen rangiren in folgender Ordnung:

	Thaler		Thaler
1. Oesterreich. Südbahn	16,937,748	5. Oberschles. Eisenbahn und Breslau-Posen	4,047,493
2. Oesterreich. Staatsb.	14,556,843	6. Kaiserin Elisabethb.	3,759,253
3. Kaiser Ferd. Nordb.	11,019,854	7. Rheinische Eisenbahn	2,714,621
4. Cöln-Minden	5,962,373		

* Nach dem Jahresbericht dieser Bahn Anlage No. 6 6228,77 Meilen, was auf einem Irrthum beruht.
** Im Verwaltungsjahre 1859—60.
*** Nach den monatlichen Veröffentlichungen.
† Im Geschäftsjahre 1859—60.

* Im Geschäftsjahre 1859—60.
** Der Jahresbericht dieser Bahn giebt irrthümlich 178,856 an.
*** Im Geschäftsjahre 1859—60.

	Thaler
8. Berlin-Hamburg	2,509,378
9. Thüringische Eisenb.	2,398,503
10. Bergisch-Märkische E.	2,362,849
11. Theissbahn	2,355,916
12. Berlin-Anhaltische E.	2,304,120
13. Leipzig-Dresden	1,826,070
14. Galiz. Carl Ludwigb.	1,824,281
15. Berlin-Potsd.-Magd.	1,761,043
16. Magdeburg-Leipzig	1,730,985
17. Berlin-Stettin (mit der Hinterpommerschen E.)	1,532,149
18. Bayer. Ostbahnen	1,483,413
19. Pfälz. Ludwigsbahn	1,284,115
20. Breslau-Freiburg	1,058,734
21. Hess. Ludwigsbahn	941,337
22. Kurf. Fried. Wilh Nordb.	896,365
23. Magdeb.-Halberstadt	865,863
24. Stargard-Posen	740,611
25. Südnordd. Verbdgsb.	669,609
26. Aachen-Düsseldorf	618,110
27. Altona-Kiel	582,446
28. Rhein-Nahe-Eisenb.	543,860
29. Wilhelmsbahn	531,207
30. Buschtêhrader E.	507,951
31. Werra-Eisenbahn	499,037
32. Mecklenburgische E.	490,790
33. Taunusbahn	469,074
34. Mohács-Fünfkirchen	462,353
35. Magdeb.-Wittenberge	422,411
36. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	368,670
37. Aachen-Mastricht	285,069
38. Prinz Wilhelmsbahn	240,669
39. Pfälz. Maximiliansbahn	240,120
40. Aussig-Teplitz	221,967½
41 Graz-Köflach	215,422
42. Lübeck-Büchen	211,161
43. Frankfurt-Hanau	210,164
44. Niederschles. Zweigb.	200,988
45. Dresden-Tharandt	181,460
46. Löbau-Zittau	178,588
47. Brünn-Rossitz	178,033
48. Oppeln-Tarnowitz	124,968
49. Neisse-Brieg	123,637
50. Frankfurt-Homburg	118,679
51. Zittau-Reichenberg	102,480½
52. Pressburg-Tyrnau ca.	100,000
53. Rendsburg-Neumünster	83,340
54. Anhalt-Cöthen-Bernburg ca.	70,000
55. Glückstadt-Elmshorn	62,803
56. Nürnberg-Fürth	57,229½
57. Chemnitz-Würschnitz	39,763
58. Cottbus-Schwielochsee	19,855

Hiernach stellt sich für jede Bahnmeile der einzelnen Bahnen folgende Einnahme heraus:

	Thaler
1. Kais. Ferd. Nordbahn	133,574
2. Cöln-Minden	127,671
3. Magdeb.-Halberstadt	111,724
4. Leipzig-Dresden	110,671
5. Magdeburg-Leipzig	93,927
6. Oberschlesische E.	90,204
7. Aussig-Teplitz	88,787
8. Berlin-Potsdam-Magdeb.	88,052
9. Oesterreich. Staatsbahn	83,420
10. Taunus-Eisenbahn	80,321
11. Nürnberg-Fürth	71,537
12. Kaiserin Elisabethbahn (Hauptbahn)	70,616
13. Rheinische Eisenbahn	69,410
14. Ruhrort-Cref.-Gladbach	65,905
15. Thüringische Eisenbahn	64,372
16. Pfälzische Ludwigsbahn	64,206
17. Berlin-Hamburg	62,734
18. Brünn-Rossitz	57,430
19. Berlin-Stettin-Stargard	55,246
20. Prinz Wilhelmsbahn	54,822
21. Aachen-Düsseldorf	54,220
22. Galiz. Carl Ludwigbahn	49,840
23. Berlin-Anhaltische E.	48,615
24. Frankfurt-Homburg	48,117
25. Buschtêhrader E.	47,251
26. Breslau-Freiburg	46,243
27. Bergisch-Märkische E.	44,442
28. Kurf. Friedrich Wilhelms Nordbahn	44,264
29. Hessische Ludwigsbahn	43,844
30. Altona-Kiel	41,367
31. Löbau-Zittau	39,686
32. Graz-Köflach	39,168
33. Pfälz. Maximiliansbahn	37,994
34. Frankfurt-Hanau	37,895
35. Breslau-Posen	36,725
36. Lambach-Gmunden	36,271
37. Dresden-Tharandt	35,510
38. Rhein-Nahe-Eisenbahn	33,634
39. Lübeck-Büchen	33,517
40. Aachen-Mastricht	32,394
41. Stargard-Posen	32,200
42. Theissbahn	30,692
43. Magdeb.-Wittenberge	29,539
44. Bayerische Ostbahnen	26,585
45. Mecklenburgische E.	25,430
46. Südnorddeutsche Verbindungsbahn	24,800
47. Zittau-Reichenberg	24,665
48. Chemnitz-Würschnitz	23,858
49. Linz-Budweis (Pferdeb.)	23,043
50. Wilhelmsbahn	22,585
51. Werrabahn	21,935
52. Neisse-Brieg	21,200
53. Niederschles. Zweigb.	21,157
54. Rendsburg-Neumünster	17,545
55. Glückstadt-Elmshorn	13,956
56. Hinterpommersche E.	12,704
57. Oppeln-Tarnowitz	12,312
58. Oberschles. Zweigbahn	5504
59. Cottbus-Schwielochsee	4784

Im Vergleich zum Jahre 1860 zeigten nur 7 Bahnen eine Verminderung der Einnahme, die jedoch nicht bedeutend war. Dieselbe betrug bei der Brünn-Rossitzer Bahn über 4 Proc., bei der Lübeck-Büchener Bahn über 3 Proc., bei Frankfurt-Hanau 2¾ Proc., bei der Pfälzischen Ludwigsbahn und der Prinz Wilhelms Eisenbahn gegen 1¼ Proc., endlich bei Altona-Kiel und Berlin-Hamburg nicht ganz 1 Procent. Dagegen betrug die Steigerung der Einnahme

74 Procent bei Graz-Köflach;
71½ „ bei der Rhein-Nahe-Eisenbahn;
fast 50 „ bei der Kaiserin Elisabethbahn;
49 „ bei Chemnitz-Würschnitz;
42 „ bei den Bayerischen Ostbahnen;
38½ „ bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn;
33 „ bei Aussig-Teplitz;
31 „ bei Stargard-Posen;
30 „ bei der Galizischen Carl Ludwigbahn;
29 „ bei Breslau-Posen;
15—20 „ bei 5 Bahnen (Zittau-Reichenberg, Hess. Ludwigsbahn, Rheinische, Aachen-Mastricht und Hinterpommersche E.);
10—15 Proc. bei 15 Bahnen (Löbau-Zittau, Cöln-Minden, Theissbahn, Oppeln-Tarnowitz, Aachen-Düsseldorf, Magdeburg-Halberstadt, Glückstadt-Elmshorn, Südnorddeutsche Verbindungsb., Pfälz. Maximiliansb., Niederschles. Zweigb., Berlin-Stettin, Nürnberg-Fürth, Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, Oesterreich. Staats-Eisenb. und Breslau-Schweidnitz-Freiburg);
5—10 „ bei 12 Bahnen (Berlin-Magdeburg, Neisse-Brieg, Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Dresden-Tharandt, Thüringische Eisenbahn, Taunusbahn, Mecklenburgische Eisenbahn, Kaiser Ferdinands Nordb., Magdeburg-Leipzig, Ruhrort-Crefeld-Gladbach, Wilhelmsbahn und Werra-Eisenbahn);
1—5 „ bei 2 Bahnen (Magdeburg-Wittenberge und Cottbus-Schwielochsee), endlich weniger
als 1 „ bei 2 Bahnen (Oberschlesische Eisenb. und Leipzig-Dresden).

Die Hauptquelle der Einnahme bildet bei der grossen Mehrzahl der Bahnen der Güter-Transport, nur bei 8 Bahnen der Personen-Transport. Die relative Bedeutung der durch den erstern erzielten Einnahme ergeben folgende Zahlen, wobei die durch den Personen-Transport jeder einzelnen Bahn erzielte Einnahme als Einheit genommen ist.

32,184 Buschtêhrader Eisenbahn,	2,130 Breslau-Schweidnitz-Freib.,
11,187 Brünn-Rossitz,	2,096 Werra-Eisenbahn,
6,304 Prinz Wilhelmsbahn,	2,015 Löbau-Zittau,
4,960 Wilhelmsbahn,	1,996 Oesterreich. Südbahn,
4,734 Oberschlesische Eisenbahn,	1,841 Neisse-Brieg,
4,717 Oppeln-Tarnowitz,	1,654 Leipzig-Dresden,
4,286 Graz-Köflach,	1,629 Kaiserin Elisabethbahn,
3,873 Oesterreich. Staatsbahn,	1,628 Thüringische Eisenbahn,
3,641 Kaiser Ferdinands Nordb.,	1,613 Berlin-Anhaltische Eisenb.,
3,027 Cöln-Minden,	1,597 Theissbahn,
2,936 Bergisch-Märkische Eisenb.,	1,585 Lübeck-Büchen,
2,933 Pfälzische Ludwigsbahn,	1,567 Rhein-Nahe-Eisenbahn,
2,790 Magdeburg-Leipzig,	1,352 Aachen-Düsseldorf,
2,780 Aussig-Teplitz,	1,301 Altona-Kiel,
2,724 Stargard-Posen,	1,199 Hessische Ludwigsbahn,
2,722 Südnorddeutsche Verbdgsb.,	1,175 Bayerische Ostbahnen,
2,715 Galiz. Carl Ludwigbahn,	1,136 Berlin-Stettin,
2,621 Ruhrort-Crefeld-Gladbach,	1,117 Berlin-Magdeburg,
2,580 Dresden-Tharandt,	1,079 Mecklenburgische Eisenb.,
2,566 Zittau-Reichenberg,	0,981 Hinterpommersche Eisenb.,
2,554 Kurf. Friedrich Wilh. Nordb.	0,898 Rendsburg-Neumünster,
2,524 Magdeburg-Halberstadt,	0,818 Rheinische Eisenbahn,
2,304 Breslau-Posen,	0,786 Glückstadt-Elmshorn,
2,264 Berlin-Hamburg,	0,700 Frankfurt-Hanau,
2,153 Pfälzische Maximiliansbahn,	0,339 Taunusbahn,
2,143 Niederschles. Zweigbahn,	0,179 Nürnberg-Fürth,
2,137 Magdeburg-Wittenberge,	0,084 Frankfurt-Homburg.

4) Betriebs-Ausgaben und Brutto-Einnahme.

Zur Beurtheilung und Bestimmung des bei den einzelnen Bahnen sehr verschiedenen Verhältnisses der Betriebs-Ausgaben zu der Brutto-Einnahme ist die Berücksichtigung desjenigen Theils der Ausgabe, welcher aus dem Reserve- und Erneuerungsfond genommen ist, unumgänglich nothwendig, und zwar um so mehr, da bei vielen Bahnen sämmtliche Ausgaben, auch diejenigen, welche zur Erneuerung der Schienen und der Betriebsmittel dienen, aus den laufenden Einnahmen bestritten werden. Bei einigen Bahnen hat dies seinen Grund darin, dass zur Zeit gar kein verwendbarer Reservefond vorhanden ist. Dies ist der Fall bei folgenden Bahnen: Aachen-Mastricht, Bayerische Ostbahnen, Dresden-Tharandt, Glückstadt-Elmshorn, Kaiserin Elisabethbahn, Löbau-Zittau, Nürnberg-Fürth, Pfälzische Maximiliansbahn, Rhein-Nahe-Eisenbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn, Theissbahn, Zittau-Reichenberg. Bei 2 Bahnen, Berlin-Magdeburg und Leipzig-Dresden, hat der Reservefond eine bestimmte Höhe (in beiden Fällen 500,000 Thaler) erreicht, auf welcher er unverändert erhalten werden soll. Bei der grössern Hälfte der Bahnen, namentlich fast allen Preussischen Bahnen, wird ein mehr oder weniger beträchtlicher Theil der Ausgaben aus dem Reserve- und Erneuerungsfond bestritten, dafür aber jährlich ein Theil der reinen Einnahme zur Dotation dieser Fonds verwandt. Das letztere geschieht übrigens auch bei

mehreren Bahnen, welche diese Fonds zur Zeit gar nicht in Anspruch nehmen (Aussig-Teplitz, Chemnitz-Würschnitz, Frankfurt-Hanau, Frankfurt-Homburg, Galizische Carl Ludwigbahn, Graz-Köflach, Oesterreichische Staatseisenbahn, Rendsburg-Neumünster). Mit Einrechnung des aus dem Reserve- und Erneuerungsfond bestrittenen Theils der Betriebs-Ausgaben betrugen die letzteren im Vergleich zur Brutto-Einnahme:

80—85 Proc. bei 2 Bahnen (Zittau-Reichenberg $83_{,4}$ und Hinterpommersche Eisenbahn $80_{,9}$ Proc.);

70—80 „ bei 4 Bahnen (Glückstadt-Elmshorn, Prinz Wilhelmsbahn, Löbau Zittau und Wilhelmsbahn);

65—70 „ bei 4 Bahnen (Oppeln-Tarnowitz, Berlin-Stettin, Rhein-Nahe-Eisenbahn und Neisse-Brieg);

60—65 „ bei 4 Bahnen (Lübeck-Büchen, Aachen-Mastricht, Südnorddeutsche Verbindungsbahn und Werra-Eisenbahn);

55—60 „ bei 9 Bahnen (Dresden-Tharandt, Berlin-Hamburg, Thüringische Eisenbahn, Magdeburg-Wittenberge, Buschtêhrader Eisenbahn, Frankfurt-Hanau, Nürnberg-Fürth, Rendsburg-Neumünster und Ruhrort-Crefeld-Gladbach);

50—55 „ bei 7 Bahnen (Pfälzische Maximiliansbahn, Aachen-Düsseldorf, Bergisch-Märkische Eisenbahn, Taunusbahn, Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, Breslau-Schweidnitz-Freiburg u. Mecklenburgische Eisenbahn);

45—50 „ bei 15 Bahnen (Altona-Kiel, Niederschlesische Zweigbahn, Theissbahn, Berlin-Anhaltische, Kaiserin Elisabethbahn, Breslau-Posen, Magdeburg-Leipzig, Cöln-Minden, Stargard-Posen, Frankfurt-Homburg, Leipzig-Dresden, Hessische Ludwigsb., Rheinische Eisenbahn, Brünn-Rossitz u. Pfälzische Ludwigsbahn);

40—45 „ bei 7 Bahnen (Aussig-Teplitz, Galizische Carl Ludwigbahn, Oberschlesische Eisenbahn, Magdeburg-Halberstadt, Kaiser Ferdinands Nordbahn, Bayerische Ostbahnen und Graz-Köflach), endlich

35—40 „ bei 3 Bahnen (Oesterreichische Staats-Eisenbahn, Oesterreichische Südbahn und zum Beschluss Berlin-Magdeburg mit $37_{,24}$ Proc.).

Von der gesammten Betriebs-Ausgabe beträgt der aus dem Reservefond und resp. aus dem Erneuerungsfond bestrittene Theil derselben, in Procenten der Brutto-Einnahme berechnet,

fast 28 Proc. bei der Wilhelmsbahn,

$25_{,14}$ „ bei Neisse-Brieg,

$22^1/_4$ „ bei der Prinz Wilhelmsbahn,

15—16 „ bei der Thüringischen und Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn,

10—15 „ bei 6 Bahnen (Ruhrort-Crefeld-Gladbach, Breslau-Schweidnitz-Freiburg, Berlin-Stettin, Magdeburg-Wittenberge, Hinterpommersche und Berlin-Anhaltische Eisenbahn),

5—10 „ bei 14 Bahnen (Bergisch-Märkische, Magdeburg-Halberstadt, Rheinische, Oberschlesische, Lübeck-Büchen, Mecklenburgische, Buschtêhrader, Niederschlesische Zweigb., Magdeburg-Leipzig, Taunusb., Berlin-Hamburg, Cöln-Minden, Breslau-Posen und Stargard-Posen),

1—5 „ bei 5 Bahnen (Hessische Ludwigsbahn, Kaiser Ferdinands Nordbahn, Altona-Kiel, Pfälzische Ludwigsbahn und Werrabahn),

noch nicht 1 Procent bei 2 Bahnen (Brünn-Rossitz und Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn).

Kurze eingleisige Strecken auf sonst zweigleisigen Eisenbahnen.

Auf einzelnen älteren Eisenbahnen hat man beim Baue einzelner grösserer Brücken, Tunnel etc. nicht darauf Rücksicht genommen, dass, wenn die Bahn, welche ursprünglich nur mit einem Gleise versehen wurde, mit der Zeit einmal zwei Gleise erhält, es auch wünschenswerth, wenn nicht sogar nothwendig wird, auch diese Ueberbrückungen etc. zu erweitern. Man ist daher bei solchen Bahnen später gezwungen gewesen, entweder die Bauwerke durch, oft unverhältnissmässig kostspielige, An- und Umbauten zu diesem Zwecke einzurichten, oder auf der im Uebrigen zweigleisigen Bahn kurze Strecken eingleisig zu lassen.

Die Gefahr, welche die letztere Einrichtung für den Betrieb herbeiführt, ist gross und wächst, wenn derartige Strecken nicht einmal in der Nähe grösserer Bahnhöfe liegen, von wo aus der Gang der Züge besser zu leiten ist. Sie besteht einmal darin, dass leicht zwei Züge, welche von entgegengesetzter Richtung sich der Stelle gleichzeitig nähern, zusammenstossen können, und dass ferner die Züge auf dem Uebergange von der eingleisigen zur zweigleisigen Bahn stets eine Weiche gegen die Spitze befahren müssen.

Welche unglückliche Folgen das Fahren gegen die Spitze einer Weiche haben kann und schon oft gehabt hat, ist jedem Eisenbahntechniker bekannt und man strebt daher allgemein dahin, soviel als irgend thunlich, die Weichen auf den Bahnhöfen, wenigstens in den durchgehenden (Haupt-) Gleisen so zu legen, dass die Züge stets mit der Spitze fahren. Wenn nun die entgegengesetzte Lage der Weichen auf den Bahnhöfen, wo ausser dem Weichensteller noch immer die Bahnhofs-Vorsteher etc. für die richtige Stellung und gute Beschaffenheit der Weiche Sorge tragen, schon Besorgniss erregt, so erscheint es um so bedenklicher, auf offener Bahn derartige Weichenlagen dulden zu müssen.

Der Unfall am 22. November d. J. bei der Werderbrücke auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (siehe No. 96 dieser Zeitung) hat denn auch von Neuem diese Gefahr durch die That bewiesen. Der Cöln-Berliner Schnellzug verliess die eingleisige Brücke und ging durch eine Weiche wieder auf die zweigleisige Strecke über. Die Weiche war nun entweder von vornherein falsch gestellt oder die Zunge lag mindestens nicht vollständig fest an (die Untersuchung hierüber schwebt noch), genug jedenfalls durch eine mangelhafte Stellung der Weiche entgleiste ein Theil der Wagen.

Dieser Unfall führte natürlich auch zu der ernstesten Erwägung, auf welche Weise man die Uebelstände, welche die eingleisige Brücke mit sich führt, am Besten ganz oder theilweise beseitigen könne. Wenn hierbei die Verbreiterung der Brücke zu zwei Gleisen natürlich als einziges vollständiges Abhilfemittel dastehet, so sind allerlei örtliche Verhältnisse, namentlich die in der Brücke befindliche Drehklappe, welche einen solchen Bau schwierig machen und jedenfalls längere Zeit zur Ausführung erfordern.

Um nun inzwischen wenigstens den Uebelstand zu beseitigen, dass die passirenden Züge gegen eine Weichenspitze fahren müssen, ist eine Einrichtung vorgeschlagen, welche sich für ähnliche Verhältnisse auch bei anderen Bahnen empfehlen möchte. Man beabsichtigt nämlich, die beiden an den Enden der Brücke befindlichen Weichen gänzlich zu entfernen und dagegen die beiden Gleise so zusammenzuziehen und in einander zu verschlingen, dass auf der Brücke die Schienen in einander fortlaufen. Es würde sich demnach vor der Brücke, wie bisher, ein Herzstück bilden, und sich die Schienen der beiden Gleise, wie bei einer Weichenbildung, nähern, jedoch, sobald sie eine Entfernung von etwa 3 Zoll von einander haben, parallel über die Brücke nebeneinander fortlaufen, um sich an dem anderen Ende wieder in gleicher Weise zu trennen, wie sie zusammenliefen. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn ist mit Stuhlschienen belegt und sollen zu dem beabsichtigten Zwecke Doppelstühle gegossen werden, welche je einer Schiene von beiden Gleisen Auflage darbieten. Auf diese Weise ist man wenigstens unabhängig von der mehr oder minder grossen Auf-

merksamkeit des Weichenstellers und von den, selbst bei der bestconstruirten Weiche vorkommenden, Mängeln und bleibt bei der eingleisigen Brücke nur die Gefahr des Zusammenstossens, welche man durch zweckmässiges Arrangement der Signale, wenigstens erheblich vermindern, wenn auch nicht ganz beseitigen kann.

Potsdam. Klewitz.

Eisenbahn-Rechtsfall.

Ist eine Eisenbahn-Verwaltung berechtigt, die Verzollung an der (Französischen) Grenze ohne speciellen Auftrag (oder ohne vorherige Anfrage bei dem Adressaten) vornehmen zu lassen?

Das Handelsgericht zu Frankenthal hat bezüglich der von den Eisenbahnverwaltungen zu veranlassenden Zollbehandlung von aus dem Auslande kommenden Gütern ein Urtheil erlassen, das auch für weitere Kreise interessant sein möchte. Anfangs November 1860 kamen von Antwerpen zwei Fässer Baumwollensaatöl im Gewichte von zwölf Centnern der Saarbrücker Bahn zur Beförderung an ein Ludwigshafener Handelshaus zu. Bis dahin war die Sendung von Antwerpen über die Belgische Staatsbahn und von da über die Französische Ostbahn nach Forbach befördert worden, wo sie mittelst eines neuen Frachtbriefs von der Französischen Ostbahn-Verwaltung an die Saarbrücker Bahnverwaltung überliefert wurde. Da Normen, in welcher Weise den Zollvorschriften Rechnung getragen werden solle, weder vom Absender noch Empfänger der Waare gegeben waren, so liess die Güterexpedition Saarbrücken eine Verzollung eintreten und sandte die Fässer mit einer Nachnahme von 29 Fl. 26 Xr. für Zollauslagen nach Ludwigshafen ab. Der Adressat verweigerte die Zahlung dieser Nachnahme und stellte, da eine Auslieferung der Waare nicht erfolgte, eine Klage auf deren Herausgabe gegen die Pfälzische Eisenbahngesellschaft an, modificirte dieselbe jedoch, als man seinem Begehren am 13. April 1861 entsprach, dahin, dass ausgesprochen werde, das klägerische Handelshaus sei zur Bezahlung der Nachnahme nicht verpflichtet, und verband damit zugleich eine Entschädigungsforderung von 24 Gulden. Die Pfälzische Eisenbahngesellschaft erhob ihrerseits eine Garantieklage gegen die Saarbrücker Bahn. Zur Begründung seines Antrags machte der Kläger geltend, dass eine Verpflichtung zur Verzollung der fraglichen Waare nicht vorgelegen habe, indem dieselbe zollfrei, sei es in das Entrepot nach Ludwigshafen, sei es in das Ausland hätte befördert, oder auch selbst im Inland zollfrei zu industriellen Zwecken hätte verwendet werden können, eine Versendung in das Ausland und eine Verwendung im Inlande einen Rückersatz des Zolles nicht zur Folge habe und nach den Handelsusançen die Eisenbahngesellschaften die Verzollung an der Grenze ohne speciellen Auftrag oder vorherige Anfrage bei dem Adressaten nicht habe vornehmen dürfen. — Die Garantiebeklagte machte hiergegen unter Berufung auf die zollgesetzlichen Bestimmungen excipiendo geltend, dass die Waare, weil sie aus dem Auslande kam, zollpflichtig, sei es Durchgangs- sei es Eingangszoll gewesen; (Zollgesetz §§. 4. 5. 8), dass die Entrichtung des Zolles nicht dem Eigenthümer, sondern gegenüber der Zollbehörde dem natürlichen Besitzer der Waare obgelegen, (§§ 15. 34 und 36 ibid.); dass in Strafe verfällt, wer die Erfüllung der Zollverpflichtung unterlasse (§§ 2. 7. 8 des Zollstrafgesetzes und §§. 1. 6. 8. 17. 19. 26. und 29 der Zollordnung); dass sie also genöthigt gewesen, um ihrer Sicherheit selbst willen, und aus Mangel einer besonderen Vorschrift, an die Zoll-Ordnung gebunden, die Verzollung vornehmen zu lassen*. Zwar lasse das Gesetz drei Wege offen, wovon jeder zulässig sei, Wagenverschluss, Begleitschein-Extrahirung oder Zoll-Erlegung und könne der natürliche Besitzer der Waare je nach Umständen davon einen Weg wählen, der natürlichste und einfachste sei aber der der Zollerlegung und bilde diese gesetzlich die Regel. Ihr als der natürlichen Besitzerin der Waare habe also die Verzollung obgelegen und beim Mangel einer besondern vom Absender oder Empfänger gegebenen Vorschrift habe ihr die Wahl unter den drei hier zulässig gewesenen Arten der Zollabfertigung, entweder die Waare unter Wagenverschluss oder mit Begleitschein nach Ludwigshafen zu versenden oder den Zoll in Saarbrücken baar zu erlegen, zugestanden. Daraufhin sprach das Handelsgericht zu Frankenthal in einem Interlocut vom 8. Mai 1861 sich dahin aus:

„dass, da zugestandenermassen der Garantiebekagten keine Directive darüber, wie es mit der Verzollung der beiden Fässer gehalten werden solle, geworden ist, sie befugt erscheinen muss, unter den ihr bei der Verzollung der Waaren gesetzlich zugelassenen Möglichkeiten jene zu erwählen, welche die regelmässige, nämlich die Zahlung des Eingangszolles. Es kann der Verklagten daher kein Vorwurf gemacht werden, wenn sie das Mittel des Begleitscheines nicht gewählt hat und wird daher auch der subsidiarisch anerbotene Beweis, soweit er nicht auf die Handels-Usançe sich bezieht, mit Recht als irrelevant bestritten, da es der Garantiebeklagten nicht zugemuthet werden kann, ohne Divinationsgabe zu wissen, was mit den fraglichen Oelfässern etwa beabsichtigt war."

Dagegen erkannte das Gericht, gestützt auf Art. 1160 des Code civil, welcher bestimmt, dass bei allen Verträgen dasjenige, was üblich und gebräuchlich ist, als stillschweigend vereinbart betrachtet werden muss, auf den von dem Kläger beantragten Beweis der Handels-Usançe durch Erhebung von Gutachten der Handelskammern zu Cöln, Mainz und Ludwigshafen. Diese sprachen sich übereinstimmend zu Gunsten des Klägers aus und erfolgte deshalb ohne Beachtung des noch weiter von der Garantiebeklagten anerbotenen Beweises:

1., dass in loco Saarbrücken keine andere Usançe bestand, als dass die Eisenbahn jene Güter, bei welchen die Zollbehandlung nicht vorgeschrieben war, bei der dortigen Zollverwaltung der Verzollung unterstellte, und

2., dass es für den directen internationalen Güterverkehr zwischen Belgien durch Frankreich und von da weiter Usançe ist, dass der Absender die Art der Zollbehandlung vorschreibt, und weiter Usançe, dass in Ermanglung einer solchen Vorschrift nach den reglementären Bestimmungen in Forbach oder Saarbrücken die Zollbehandlung nach eigenem Ermessen vor sich geht,

am 27. März 1861 nachstehendes Urtheil:

„In Erwägung, dass nach Inhalt der drei Gutachten die Garan„tiebeklagte nach konstantem kaufmännischem Gebrauch die Ver„zollung der beiden fraglichen Oelfässer an der Gränze ohne „speciellen Auftrag oder vorherige Anfrage bei dem Adressaten „der Waare nicht vornehmen durfte; dass daher Kläger dem oben „erwähnten Interlocut vollkommen Genüge geleistet hat; dass zwar „Garantiebeklagte subs. einen Gegenbeweis anbietet, derselbe aber „mit Recht als irrelevant angefochten wird, da, wenn die Eisen„bahnverwaltungen, wie dies der Fall ist, Speditionsgeschäfte „machen und unter sich desfalls, was nothwendig ist, in Verbin„dung stehen, dieselben alle Obliegenheiten eines Spediteurs zu „erfüllen gehalten und desfalls auch an den kaufmännischen Ge„brauch bei Behandlung der ihnen übergebenen Waaren gebunden „sind; dass es daher nicht auf die Usançe in Saarbrücken ankommen „kann, weil hier nicht von einer localen Usançe die Rede ist, viel„mehr von einer allgemeinen commerciellen Gewohnheit, wie solche „namentlich bei dem Vereine der Deutschen Eisenbahnverwal„tungen herkömmlich ist, weshalb auch die reglementarischen „Bestimmungen des Güterverkehrs zwischen Belgien durch Frank„reich nicht massgebend sein dürfen; dass, wären sie es aber für „den vorliegenden Fall, selbst nach dem Beweisantrag der Garan„tiebeklagten in Ermanglung einer Vorschrift Seitens des Absen„ders der Waare über die Zollbehandlung, letztere nach eigenem „Ermessen der Garantiebeklagten vor sich gehen soll, wo dann „dieses Ermessen doch nur die Directive in dem allgemeinen kauf„männischen Gebrauch finden darf, so dass unter den im Gesetze „gelassenen verschiedenen Möglichkeiten jene Platz greifen muss, „für welche die konstante Usançe sich ausgesprochen und dadurch „ein Gewohnheitsrecht begründet hat; dass daher in aller Hinsicht „der Beweisantrag der Garantiebeklagten keine Beachtung ver„dient; — — — Aus diesen Gründen wird zu Recht erkannt, „dass die „Hauptbeklagte verbunden ist, den Zoll im Betrage von 29 Fl. 26 Xr. „mit Zinsen zu 6% vom 13. April 1861 zu restituiren und dass die „verlangte Entschädigung von 24 Fl. nicht von der Hauptbeklagten, „welcher desfalls keine Verantwortlichkeit obliegt, sondern von „der Garantiebeklagten zu ersetzen ist, welch letzterer auch sämmt„liche Kosten der Haupt- und Garantieklage zur Last gelegt „werden."

Wir können uns nicht mit den Entscheidungsgründen und folgeweise der Decisive des vorstehenden Handelsgerichts-Urtheiles einverstanden erklären. Dasselbe scheint uns gegen Haupt-Rechtsnormen des Französischen, wie des diesem zu Gunde liegenden Römischen Rechts zu verstossen. Das specielle Recht, die locale Usançe (das jus speciale), muss dem generellen Rechte (dem jus commune) vorgehen, das zwischen den Partheien ausdrücklich oder stillschweigend gewillkührte Recht — das Verabredete, muss den Vorzug haben vor der allgemeinen Rechtsnorm. — Der Frachtführer muss den Gesetzen des Landes, durch welches er fährt, nachkommen, und liegt es in der Natur des Frachtgeschäfts als eines Geschäftes auf Treue und Glauben (bonae fidei negotium), dass der Absender resp. Adressat dem Frachtführer die Auslagen, welche er hierbei gehabt hat, ersetzt. Wenn einem Frachtführer eine Sache zum Transport über die Grenze übergeben wird, so ist daher, sofern nichts Specielles verabredet worden ist, anzunehmen, dass die Partheien darüber stillschweigend einig sind, dass der Frachtführer die zollamtlichen Handlungen, wenn ihn das an der Grenze geltende Zollgesetz dazu anhält, vornimmt, und seine Auslagen ersetzt erhält. Darauf, was im Allgemeinen in Deutschland in Betreff der Zollabfertigung resp. Verzollung gebräuchlich ist, konnte es vorliegend um so weniger ankommen, als durch den neuen in Forbach ausgestellten Frachtbrief die an der Französischen Grenze geltenden Usançen als Recht des Contractsorts* zur Geltung kommen mussten, so dass der von der Verklagten zu 1 angebotene Beweis derselben nachzulassen gewesen wäre.

Ebenso hätte dieselbe zum Beweise der von ihr unter 2 aufge-

* Eventuell hätte sie nach § 8 der Zoll-Ordnung ein Pfand hinterlegen, oder Bürgschaft stellen müssen.

* Vgl. Koch, Deutschlands-Eisenbahnen Bd. II. § 108.

stellten Behauptungen zugelassen werden sollen, da ausser den zollgesetzlichen Bestimmungen vorliegend die Vorschriften des Reglements entscheidend sein mussten, unter denen die Beförderung der Waare stattgefunden hatte.

Denn wie vorher bemerkt, wurde die Sendung der Saarbrücker Bahnverwaltung mittelst eines neuen Frachtbriefes in Forbach überliefert, um sie auf Grund des zwischen der Französischen Ostbahn und der Saarbrücker Verwaltung vereinbarten Reglements über den internationalen directen Güter-Verkehr vom 15. Novbr. 1860 nach Ludwigshafen weiter zu befördern*. Es mussten also die Bestimmungen dieses Reglements** als am Orte des neuen Vertrags-Abschlusses geltende unter den Partheien stillschweigend eingegangene Vereinbarungen angesehen werden***.

Dieses Reglement bestimmt im Artikel 37:

„Jede Waarensendung muss mit einer doppelten specificirten Zoll-Declaration versehen sein, datirt und unterzeichnet von dem Versender etc.

und ferner im Artikel 41.

„Für Waaren die aus Deutschland kommen, oder dorthin bestimmt sind, und im internationalen Transit Frankreich passiren, soll die Kosten-Erhebung für Zollformalitäten nur ein einziges Mal stattfinden, nämlich Seitens der Königlichen Saarbrücker Eisenbahn für die nach Deutschland bestimmten Waaren etc.“

Die oben erwähnte, dem Frachtbriefe beizugebende Zoll-Declaration enthält die Bestimmung:

„Der Versender hat anzugeben, ob die Waaren im Transit oder gegen Entrichtung der Zollgebühren gehen soll.

Fehlt diese Bestimmung, so handelt die Bahn nach ihrem besten Ermessen auf alleinige Gefahr der Betheiligten“*.

Wo aber das Gesetz und die damit in Einklang stehenden reglementarischen Vorschriften die Verzollung nicht allein nicht ausschliessen, vielmehr als die Regel hinstellen, wenn eine andere Directive hierfür nicht ertheilt ist, wo loco Saarbrücken stets danach verfahren worden, da konnte eine allgemeine Usançe nicht in Betracht kommen. Das Gericht erkannte deshalb nach unserer Ansicht auf einen durchaus irrelevanten Beweis, indem es das Bestehen einer solchen allgemeinen Usançe zu Beweis verstellte. Mit anderen Worten: auf den Artikel 1160 des Code civil — wonach bei allen Verträgen dasjenige, was üblich und gebräuchlich, als stillschweigend vereinbart betrachtet werden soll — konnte sich der Richter nicht berufen, da eine Bedingung und Stipulation über die den Gegenstand des Processes bildende Verzollung in dem Reglement und den Transportpapieren ausdrücklich enthalten war, angesichts einer solchen speciellen Transportbedingung es also gar nicht mehr in Frage kommen konnte, was üblich und gebräuchlich war.

Für die Interpretation, wo solche nothwendig, gab das Zollgesetz in den erwähnten Artikeln 1156 bis 1164 l. c. die nöthigen Anhaltspuncte an die Hand, die Nothwendigkeit einer solchen lag aber hier nicht vor, die klare unzweideutige Fassung jener reglementarischen Bestimmungen und des sich darauf gründenden Transportvertrages musste alle und jeden Zweifel darüber ausschliessen, was die Partheien gewollt hatten.

---

* Wir bemerken hierbei, dass ein Reglement für den Verkehr zwischen der Belgischen Staatsbahn und der Saarbrücker Bahn, resp. ein directer Verkehr zwischen den genannten Bahnen nicht besteht. Das Gut ging zwar zum Transport über mehrere Bahnen, aber erst in Forbach ging es mit Ausstellung des neuen Frachtbriefs in den Verbandverkehr über. In Vertretung des Absenders ging also dort die Französische Ostbahnverwaltung, (welche durch die im ersten Frachtbrief enthaltene Angabe des Bestimmungsorts nur zur Besorgung der Weiterbeförderung des ihr übergebenen Guts an die betreffende Anschlussbahn als Adressate beauftragt erscheint) mit den in Verband stehenden Rheinischen Bahnen einen neuen Transportvertrag ein.

** Nicht etwa des allgemeinen Deutschen Güter-Reglements, welches bekanntlich nur subsidiäre Geltung hat. Vgl. § 16 des bisherigen und § 1 des neuen Vereins-Güter-Reglements.

*** Vgl. Koch Deutschlands-Eisenbahnen Bd. II, § 24. S. 142 fg., II. § 106 insbes. Anm. 3. S. 381 u. fg. und S. 391 Anm. 19 u. 22.

* Sollte auch dieses für die internationale Güterversendung, welche den Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreites bildete, vorgeschriebene Formular nicht angewendet worden sein, so musste doch wohl das Rechtsverhältniss der Versender, welcher das in Frankreich in rechtsgültiger und rechtsverbindlicher Weise publicirte Transport-Reglement kennen musste und sich folglich auch mit den in Anwendung zu bringenden Formularen und den durch diese bestimmten Erfordernissen bekannt zu machen hatte, nach diesem Reglement beurtheilt werden, und wäre auch unter diesen Verhältnissen die Saarbrücker Bahnverwaltung berechtigt gewesen, nach den Vorschriften dieses Reglements zu verfahren, welches die Verzollung der Sendung dem Ermessen der Verwaltung überlässt.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Personen-Reglement betr.). Wie wir vernehmen, hat eine grössere Anzahl von Verwaltungen den in der Amsterdamer General-Versammlung berathenen Reglements-Entwurf für die Reisegepäck- etc. Beförderung nicht angenommen und vielmehr dissentirende Erklärungen nachträglich abgegeben. — Einen sehr wichtigen Antrag hat die Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn wegen Errichtung eines Central-Güter-Nachweisungs-Büreau's gestellt. — Wir brauchen wohl nicht daran zu erinnern, dass wir schon damals, als der Plan eines solchen Büreau's auftauchte, uns lebhaft für denselben ausgesprochen haben, (vgl. S. 323 vor. Jahrg.) und ihm den Vorzug vor der Veröffentlichung der fehlenden und überzähligen Güter in unserer Ztg. gaben. In subsidium wäre letztere Einrichtung, welche die B. B. Z. natürlich von vorn herein als verfehlt angesehen haben will, ohne Zweifel von gutem Erfolg gewesen, wenn sich alle Verwaltungen, wie wir hofften, daran betheiligt hätten.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Beschlüsse der Commission für Revision des Vereins-Güter-Reglements). Die Commission für Revision des Vereins-Güter-Reglements hat dem Vernehmen nach (in ihrer Sitzung vom 26. u. 27. v. M.) den Vorschlag gemacht, die jetzige provisorische Gültigkeit des Vereins-Reglements noch um ein weiteres Jahr zu verlängern, um in der Zwischenzeit mehr Erfahrungen zu sammeln. Ob eine ausserordentliche General-Versammlung noch nothwendig wird oder der nächsten ordentlichen General-Versammlung (Juli 1863) die weiteren Beschlüsse vorbehalten werden können, wird sich erst nach Eingang der Hannover'schen Schluss-Erklärung (vgl. S. 928) entscheiden lassen.

Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

þ **Der Provinzial-Landtag der Provinz Preussen und deren Eisenbahnprojecte.** In seiner zehnten Sitzung beschäftigte sich der in diesen Tagen in Königsberg tagende Provinzial-Landtag mit den Eisenbahnprojecten der Provinz. Es wurden von ihm die Linie Thorn-Königsberg, eine Zweiglinie der Ostbahn nach den masurischen Seen bei Angerburg, ferner die Linie Cöslin-Stolpe-Danzig und ausserdem Dirschau-Belgard empfohlen. Ferner wurde die Wichtigkeit der Verbindung Warschau's mit der Ostbahn auf dem rechten Weichselufer anerkannt, ob über Neidenburg und Güldenboden oder über Soldau und Marienburg, sei dahin gestellt. Die Petition des Thorner Magistrats, den Bau einer Eisenbahn von Thorn nach Posen und den Bau einer Brücke über die Weichsel betreffend, wurde abgelehnt, da diese Angelegenheiten theils nicht von allgemeinem provinziellen Interesse seien, theils auch bei den Staatsbehörden noch schweben. —

Hohenstadt-Neisse. Die Gebrüder Klein, die bekannten Erbauer der Böhmischen Westbahn, haben nach dem Oesterr. Central-Blatt die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Hohenstadt-Neisser Bahn auf Veranlassung der Bewohner des nördlich von der Olmütz-Prager Eisenbahn gelegenen March- und Tess-Thales nachgesucht. Die Bahn soll von Hohenstadt ausgehen, die Schlesisch-Mährischen Sudeten übersteigend über Freienwaldau und Neisse in die Bahnen Preuss. Schlesiens einmünden. Die nördlichen Theile von Mähren mit ihren Eisenwerken, Maschinen-Fabriken, Flachsspinnereien und Bleichereien würden durch eine solche Bahn sehr gehoben werden, welche den Holzreichthum der Sudeten für Mähren und den weitern Export erschliessen und eine Verbindung derselben mit den Schlesischen Kohlenwerken herstellen würde. Man glaubt auch durch diese Bahn auf dem kürzesten Wege Wien und Olmütz mit Breslau in Verbindung zu bringen.

Ungarische Eisenbahnprojecte. (Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Sillein nach Pressburg und von Agram über Essek nach dem Banate sowie von Essek nach der Save). Das Oesterr. Handels-Ministerium hat den Belgischen Bauunternehmern Brüder Riche die nachgesuchte Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für eine Zweigbahn zur Verbindung der projectirten Kaschau-Oderberger Bahn mit der Donau auf die Dauer von 8 Monaten, im Sinne des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 mit dem Bemerken ertheilt, dass einem mehrseitig geäusserten Wunsche entsprochen würde, wenn die projectirte Zweigbahn entweder längs des Waagflusses durch das Trentschiner Comitat, oder noch besser von der östlichen Seite des Neutraer Comitates von Sillein oder einem andern entsprechenden Orte über Freistadt und Tyrnau bis Pressburg geführt und im letzteren Falle von dem Puncte, wo sie die Waag übersetzt haben wird, mittelst einer Zweigbahn am rechten Waagufer mit Comorn in Verbindung gebracht würde. Auch wurden die Brüder Riche aufmerksam gemacht, dass bei der Realisirung der Absicht des Baues einer Bahn von Pressburg in der Richtung gegen Tyrnau die von der Gesellschaft der Pressburg-Tyrnauer Pferdeeisenbahn erwor-

benen Rechte in Betracht kommen müssten. — Ferner ist dem Prinzen Wilhelm zu Schaumburg-Lippe die nachgesuchte Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Eisenbahn zwischen der südöstlichen Staatseisenbahn im Banate und der croatischen Linie der Südbahn-Gesellschaft mit einer Zweigbahn zum Anschlusse an die Ofen-Pragerhofer Linie, ferner für eine Eisenbahn von Essek nach Semlin zum Anschlusse an die im Fürstenthume Serbien projectirten Bahnen auf die Dauer Eines Jahres mit dem Bemerken ertheilt, dass in dem Falle, als innerhalb der auf dem rechten Donauufer gelegenen Oesterreichischen Gebiete Zweig- oder Fortsetzungsbahnen der, der Südbahn-Gesellschaft überlassenen Eisenbahnen an dritte Personen concedirt werden wollten, jener Gesellschaft, unter übrigens gleichen Bedingungen, das Vorrecht zustehen würde.

Eisenbahn-Betrieb.

Thüringische Eisenbahn. Erfurt, 15. Decbr. Die Vorstände der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (der Verwaltungsrath und die Direction) haben für die Actionäre eine gemeinsame Vorlage zu der heutigen ausserordentlichen General-Versammlung drucken lassen, welcher mitgetheilt wird, dass der in der General-Versammlung zu Weissenfels am 22. September d. J. gefasste Beschluss über die Abänderungen der einschlagenden Bestimmungen bezüglich des Abstimmungsmodus in den General-Versammlungen die Bestätigung der betheiligten drei Staatsregierungen erhalten habe. Die Streitfrage, in welche so heftige Zerwürfnisse in der vorjährigen Generalversammlung veranlasste, ist wie wir bereits früher mittheilten, durch jenen Beschluss dahin erledigt worden, dass in Zukunft nur diejenigen Stimmen der Privatactionäre gültig sind, welche von diesen persönlich oder auf Grund einer besonderen schriftlichen Vollmacht abgegeben werden, andererseits das den Staatsregierungen statutenmässig zustehende Viertel der Gesammtstimmen nur nach der bei jeder Stimmgebung gültig abgegebenen Zahl der Privatstimmen berechnet wird. — Sodann wird den Actionären mitgetheilt, dass die in der vorjährigen General-Versammlung gefassten Beschlüsse der bevorstehenden General-Versammlung zu einer nochmaligen Abstimmung unterbreitet werden sollen, und wird empfohlen, unter Aufhebung der entgegenstehenden Beschlüsse der vorjährigen General-Versammlung zu beschliessen, 1) über die Anträge von Fries und Genossen, den Verkauf der 5procentigen Prioritäts-Obligationen betreffend, zur Tagesordnung überzugehen und 2) die Ersparnisse von Baucapital, welche pro 1861 311,808 Thlr. 24 Sgr. 6 Pf. betragen, wie folgt zu verwenden; a) 64,400 Thlr. zur Deckung des Betrags, welcher auf die Werrabahn-Actien mehr eingezahlt wurde, als der Nominalwerth der zurückerhaltenen 5procentigen Prioritäts-Obligationen betrug, b) 164,115 Thlr. 11 Sgr. zur Deckung des beim Verkauf der 5procentigen Prioritäts-Obligationen entstandenen Coursverlustes und c) 83,293 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf. zur Deckung der Kosten für Neubeschaffung von Güterwagen. (Die Kosten des Neubaues von 100 Güterwagen können nicht, wie ursprünglich beabsichtigt war, auf den Reservefonds überwiesen werden, da der letztere durch die nothwendige Beschaffung neuer Maschinen schon vollständig in Anspruch genommen ist).

3) die Herren Commerzienrath Kallmayer, Landtags-Syndicus Gabler und Vorstands-Vorsitzender Thuringia Morgenroth als erwählte Mitglieder des Verwaltungsraths anzuerkennen;

4) den jährlichen Beitrag aus Gesellschaftsmitteln zur Beamten-Pensionscasse vom 1. Januar 1861 ab auf 5850 Thlr. zu erhöhen;

5) den Antrag mehrerer Actionäre aus Weimar, Jena und verschiedenen an der Bahn belegenen Städten auf Wahl einer Commission zur Revision der Gesellschafts-Statuten abzulehnen.

6) dass die im §. 43 angezogene No. 7 des § 41, der Statuten fortfalle, und hinter den Worten: „nach Stimmenmehrheit entschieden wird," der Satz eingeschaltet werde: „Betrifft die Beschlussfassung den unter 1 des § 41 gedachten Gegenstand, so haben sich die betreffenden Directionsmitglieder vor der Abstimmung zu entfernen."

7) Dass im §. 36 Nr. 4 hinter dem Worte: „Bahn" die Worte:

„einschliesslich der Zweigbahnen"

eingeschaltet, sowie am Schlusse der Bestimmung No. 4 noch hinzugefügt werde: „Von den Actionären, welche im zweimeiligen Bereiche der Zweigbahnen wohnen, darf nur je Einer derselben Mitglied des Verwaltungsraths sein*.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. (Neues Betriebs-Reglement. Directer Verkehr). Mit dem 1. December 1862 ist für die genannte Bahn das „Betriebs-Reglement vom 15. October 1851" mit seinen Anlagen und Nachträgen ausser Kraft getreten und es kommt von diesem Zeitpuncte ab für die Beförderung von Personen und Sachen im inneren Verkehr der Lübeck-Büchener Bahn ein neues Reglement zur Anwendung. Dieses Reglement nebst dem angehängten Tarif enthält diejenigen Bestimmungen, unter welchen die Beförderung von Personen und Sachen bewirkt wird. Es bildet dasselbe die einzige Richtschnur zur Beurtheilung des Verhältnisses zwischen der Eisenbahn und Denjenigen, welche von den Transportmitteln der Gesellschaft Gebrauch machen.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn hat eine Länge von $6_{,3}$ Meilen.

Die Stationen und Haltestellen sind der Reihe nach folgende:

Hauptstation . .	Lübeck	im Freistaate Lübeck.
Haltestelle . . .	Blankensee	
Haltestelle . . .	Sarau	im Herzogthum Lauenburg.
Station	Ratzeburg	
Station	Mölln	
Haltestelle . . .	Roseburg	
Station	Büchen	

Zwischen den Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn und den Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn findet in Hinsicht der Beförderung von Personen und Sachen ein Verbands-Verkehr statt, für welchen das vorliegende Reglement ebenfalls Anwendung findet.

Ausserdem steht die Lübeck-Büchener Bahn als Mitglied des Mitteldeutschen Verbandes zur Zeit mit den diesen Verband bildenden Bahnen in der Weise im engeren Verbande, dass Personen und Güter zwischen einzelnen Stationen dieser und der Hauptstation Lübeck genau so direct, wie zwischen den Stationen der eigenen Bahn befördert werden. Für den Verkehr dieser engeren Verbände kommen die bezüglichen Verbands-Reglements zur Anwendung.

Die Verwaltung der Lübeck-Büchener Bahn nimmt endlich, als Mitglied des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Güter nach allen Stationen der dem Vereine angehörenden Bahnen an, ohne dass eine Vermittelung beim Uebergange von Bahn zu Bahn erforderlich ist. Für diesen Verkehr kommt das „Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" zur Anwendung.

Telegraphenwesen.

— t — **Atlantischer Telegraph.** Zufolge einer Notiz im Engineer vom 31. October 1862 wird in den nächsten Jahren wahrscheinlich ein neuer Versuch zur Herstellung eines Atlantischen Telegraphen auf der alten Linie von Irland nach Neufundland gemacht werden. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerica soll sich bereit erklärt haben, eine gewisse Dividende für das neue Unternehmen zu garantiren, falls die Englische Regierung ein Gleiches thun würde; die letztere scheint sich aber vorläufig auf keine Garantie einlassen zu wollen. Mr. Cyrus Field, der an der Spitze des Unternehmens steht, beabsichtigt indessen, wie wir bereits S. 859 meldeten, von Neuem mit der Englischen Regierung in Unterhandlung zu treten. Die bekannte Englische Firma Glass, Elliott & Comp., welche schon eine grosse Zahl von unterseeischen Telegraphenlinien ausgeführt hat, die sich mit wenigen Ausnahmen bisher gut gehalten haben, hat sich erboten, für 2500 £ Actien zu dem neuen Unternehmen zu zeichnen und den Atlantischen Telegraphen unter der Bedingung fertig herzustellen, dass ihr zunächst ihre wirklichen Auslagen für Material und Arbeitslohn vergütet und überdies 20 Procent vom Capital versprochen würden, zahlbar in 12 gleichen Raten während des ersten Jahres nach Vollendung des Telegraphen, unter der Voraussetzung dass sich derselbe überhaupt so lange Zeit gut erhält. Der von jener Firma ausgeführte Telegraph von Frankreich nach Algier soll in fast ebenso grosse Meerestiefen, wie beim Atlantischen Telegraphen vorkommen, versenkt sein.

Briefkasten.

An die deutsche Industrie-Zeitung. Wir bedauern, dass Sie in dem Aufsatze unserer Ztg. No. 97. „Ein neuer Motor als Ersatz der Dampfmaschine" sich getäuscht fühlen und in ihr die „alte bekannte, zur Zeit verlebte Gestalt der Lenoir'schen Gasmaschine" wiederfinden, wie Sie in Ihrer No. 50 mittheilen.

Indem wir, die Redaction, über diese Ihre Entdeckung kein Urtheil haben, um sie genügend würdigen zu können, geben wir dies lediglich unserm technischen Beirathe anheim.

Doch Sie möchten ja die Geschichte jenes Aufsatzes von uns erzählt haben resp. erfahren, wie wir zu dessen Aufnahme gekommen sind. Wir machen daraus kein Geheimniss. Der fragliche Aufsatz ist uns von einem, sich während dieses Herbstes in Paris aufhaltenden Techniker zugegangen, welcher uns für die Richtigkeit der gemachten Mittheilungen bürgt.

Unser Interesse an dem „neuen Motor" ist rein der Sache zugekehrt, um so mehr, als die Richtigkeit und practische Anwendbarkeit des Lenoir'schen Systems eine so bestrittene ist.

Ueberall aber, wo es sich um ernste Zwecke handelt, nützen bissige Declamationen zu gar Nichts, ja sie haben meist, ihr eignes Gewicht verlierend, den hier gewiss falschen Schein persönlicher Natur und eines von uns gleichwenig vorausgesetzten Concurrenz-Parteistandpunctes gegen sich.

Einer ernsten Sache wird nur durch einen sich ernst und würdig haltenden wissenschaftlichen Streit gedient. Wenn diese Haltung von der uns sonst freundlich begegnenden, von uns aufrichtig hochgeschätzten Zeitung plötzlich aufgegeben wird, nicht zu ihrem Vortheil, so bedauern wir dies und überlassen die Aufnahme oder Nichtaufnahme des Fehdehandschuhes von dieser Art Grobleder dem Verfasser jenes Aufsatzes, „sowenig wir uns sonst der Glacehandschuhe bedienen oder mit solchen gefasst sein wollen".

Herrn J. in Frkft. Erhalten. Ob der eingeschickte Aufsatz zu verwenden, ist noch ungewiss. Die Geschichte der Bahn muss kurz sein.

* Kurz vor Schluss der Nummer geht uns von Erfurt noch die Nachricht zu, dass sämmtliche vorstehend aufgeführten Anträge von der General-Versammlung genehmigt worden sind. Nähere Mittheilungen behalten wir uns vor.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction bringt hiermit zur Kenntniss, dass bei der in Gegenwart der Notare am 5. December 1862 stattgefundenen Ziehung nachstehende 305 Stück Actien gezogen wurden.

Gezogene Nummern:	Anzahl:
58,301 — 58,400	100
66,501 — 66,600	100
344,171 — 344,175	5
381,501 — 381,600	100
Zusammen:	305

Die Rückzahlung dieser Actien erfolgt vom 2. Januar 1863 angefangen im Betrage von Frcs. 500 per Actie zugleich mit der Einlösung des fälligen Coupons von 12 Franc 50 Cent. in Wien, am Sitze der Gesellschaft, Minoritenplatz No. 42 und in Paris bei der Casse der Société generale de Credit mobilier, Place, Vendome No. 15.

Bei den von der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien bewerkstelligten Zahlungen wird der Betrag in Oesterr. Währung nach dem durchschnittlichen Mittelcourse der vorhergehenden Woche berichtiget werden. Die eingelösten Actien, von denen nach erfolgter Zahlung bei der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien oder bei der Casse der Société du Credit mobilier in Paris sämmtliche bis incl. 1. Juli 1864 laufende Coupons abgeschnitten werden und deren Obertheile der Stempel **„Genuss-Schein"** aufgedrückt wird, haben vorläufig nur noch als Genuss-Scheine mit den laut § 48 der Statuten denselben zustehenden Rechten zu gelten, bis die Umwechslung gegen neue definitive Genuss-Scheine erfolgt, deren Ausgabe seiner Zeit bekannt gegeben wird.

Bis zur Bewerkstelligung dieses Umtausches müssen die oberwähnten in Genuss-Scheine umgewandelten Actien bei jedesmaliger Erhebung der weiter fällig werdenden Superdividende vorgezeigt werden, und werden die erfolgten Zahlungen auf der Rückseite der Actien-Genuss-Scheine mittelst Stempel bestätiget werden.

Wien, am 8. December 1862.

Von der General-Direction.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.
Verkauf von Metall-Abgängen.

Die im Laufe des Jahres 1863 in unserer Werkstätte zu Crefeld sich ergebenden Metall-Abgänge jeder Art sollen, soweit sie nicht zu Bahnzwecken verwendet werden, im Wege der Licitation

Sonnabend, den 3. Januar 1863, Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale hierselbst (Bahnhof Aachen M.) verkauft werden.

Offerten sind bis dahin versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf alter Metalle"

versehen, einzureichen.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserm Geschäfts-Locale, bei dem Maschinenmeister Dehnst, sowie auf den Stationen Aachen M., Gladbach, Obercassel und Homberg zur Einsicht offen.

Die Preise sind loco Crefeld zu stellen.

Aachen, den 12. December 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Königl. Sächs. westl. Staats-Eisenbahnen.

Pro Monat November 1862. Ueberzählig:

0 0 7. 1 Fass Kupfervitriol (111 Pfd.).
1 Stab Flacheisen (24 Pfd.).

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Ende November 1862.

LD 1812. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 93 Pfd.) von Creuznach, fehlt in Berlin seit 27. November 1862.

0 K J 8970. 1 Fass Soda (2 Ctr. 61 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Holzdorf seit 9. November 1862.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. I. Berlin-Stargard.

Einnahmen für	Personen	Güter	Zusammen	Diff. im Nov.
Im Novbr. 1862:	34,778 Thlr.	68,643 Thlr.	103,421 Thlr.	1862:
Im Novbr. 1861:	30,824 „	61,168 „	91,992 „	+11,429 Thlr.

Ueberhaupt in 1862 gegen 1861 + 36,806 Thlr.

II. Stargard-Cöslin-Colberg.

Im Novbr. 1862:	9,737 Thlr.	11,041 Thlr.	20,778 Thlr.	
Im „ 1861:	10,175 „	11,999 „	22,174 „	— 1,396 „

Ueberhaupt in 1862 gegen 1861 + 10,066 Thlr.

Niederschlesische Zweigbahn. November 1862 für Person. u. Güter 19,041 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf. Novbr. 1861 20,284 Thlr. 21 Sgr. 3 Pf., mithin pro Novbr. 1862 — 1243 Thlr. 14 Sgr. 4 Pf. Bis ult. November 1862 + 34,871 Thlr. 20 Sgr. 9 Pf.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungs-Bahn.

Einnahme f. Personen	Güter	Summa	Bis ult. Novbr.
Novbr. 1862: 21,309 fl. 2 kr.	61,912 fl. 41 kr.	83,221 fl. 43 kr.	968,730 fl. 82 kr.

Bis ult. Novbr. 1861: 923,471 fl. 46 kr. Mithin 1862: + 45,259 fl. 36 kr.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

	für Pers., Gepäck u. Eilgut	für Frachten	Summa
November 1862	253,644 fl. 11 kr.	1,161,799 fl. 31 kr.	1,415,443 fl. 42 kr.
„ 1861	265,561 „ 61 „	1,297,648 „ 18 „	1,563,209 „ 79 „

Bis ult. November 1862 14,713,479 fl. 15 kr. 1861 15,446,357 fl. 71 kr.

Galizische Karl Ludwig-Bahn. (Betriebsstrecke 47½ Meilen.)

Einnahmen für Personen	Frachten	Zusammen
Novbr. 1862: 65,110 fl. 19 kr.	205,088 fl. 92 kr.	270,199 fl. 11 kr.

Bis ult. Nov. 3,410,948 fl. Brutto-Einnahme im Nov. 1861 267,027 fl. 13 kr.

II. Privat-Anzeigen.

Patentirte Erfindung für Eisenbahnen.

Der Unterzeichnete beehrt sich hiermit, auf seinen patentirten und bereits auf mehreren Bahnen mit dem besten Erfolg angewendeten Apparat **„Federregulirmaschine"** zur genauen Bestimmung der Belastung von Locomotiv-Tragfedern, wodurch der grösste Theil der störenden Bewegungen beseitigt wird, aufmerksam zu machen.

Der genannte Apparat ist auf jeder Stelle der Bahn anwendbar und da das Gewicht desselben nur etwa $3_{,5}$ Ctr. beträgt, so kann derselbe leicht an jede Stelle transportirt werden.

Die Regulirung der Federn, an der dienstfertigen Locomotive kann in ganz kurzer Zeit und auf einige Pfunde genau, geschehen.

Der Preis eines Exemplars ist, mit Garantie für die Brauchbarkeit, auf 425 fl. oder 242 Thlr. 26 Sgr. ab Darmstadt festgesetzt und siehet der Unterzeichnete geneigtesten Aufträgen entgegen.

Adr. **Rheinstrasse No. 11, Darmstadt.**

L. Starck, Techniker.

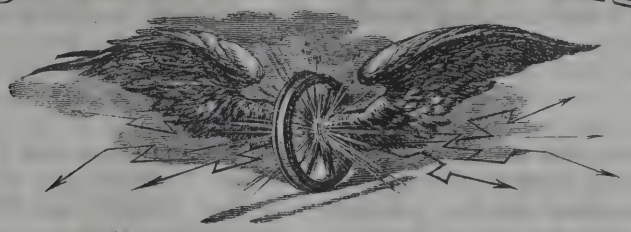
Verlegt und herausgegeben von dem **Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**

Verantwortl. Redacteur: **Dr. Wilhelm Koch.** (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.** — Druck von **Giesecke & Devrient** in Leipzig

N°. 103. 1862.

Erscheint
wöchentlich
am Mittwoch und Sonnabend.
Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr.
Commissionair:
J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung
in Leipzig,
an welche Inserate und Beilagen
franco einzusenden sind.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.



Inserate
werden à 1 Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 24. December 1862.

Inhalt: **Die Hannoverschen Eisenbahnen,** Historische Notizen und Geschäftsbericht pro 1860—61. — **Wagen-Controle und Wagen-Miethe.** — **Betriebs-Ergebnisse des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins im Jahre 1861.** — Eisenbahnen: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Frachtzuschlagsätze für Declarationen höheren Werths; Definitiver Ausfall der ausserordentlichen General-Versammlung. — Projecte und Bau: Werrabahn, Project einer Anschlussbahn von Grimmenthal bei Meiningen nach Suhl. Nassauische Staatsbahn, Fertigstellung der Strecke Weilburg-Wetzlar. Oesterreichische Staatsbahn, Trace der projectirten Verbindungsbahn. Project zur Verbindung zwischen der Nordbahn und Theissbahn. — Eisenbahn-Betrieb: Kaiserin Elisabeth-Bahn, directer Verkehr mit Belgien. Brünn-Rossitzer Eisenbahn, Silberanlehen. Main-Neckar Bahn, directer Güterverkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn. Briefkasten. — Anzeiger: I. Officieller Theil: **Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft,** Einladung zur Zeichnung von neuen Stamm-Actien zum Zweck der Erbauung einer Lübeck-Hamburger Eisenbahn. **Thüringische Eisenbahn,** Zinsenzahlung. **Berlin-Anhaltische Eisenbahn,** Einlösung der Zins-Coupons. — **Fehlende etc. Güter** der Rheinischen Eisenbahn. — **Einnahmen.** — II. Privat-Anzeigen.

Die Hannoverschen Eisenbahnen.

Historische Notizen. Geschäftsbericht pro $18^{60}/_{61}$.

Obwohl eine Englische Gesellschaft sich längere Jahre hindurch bemühte, die Concession zum Bau directer Bahnen von Hannover nach Hamburg, Bremen, Braunschweig und Minden, sowie von Bremen nach Hamburg zu erlangen, und obgleich im Jahre 1838 in den benachbarten Deutschen Staaten Braunschweig und Preussen bereits mehrere Eisenbahnen im Betrieb waren und an dem Bau neuer Strecken rüstig gearbeitet wurde, trug die Hannoversche Regierung längere Zeit hindurch noch Bedenken, das neue Verkehrsmittel der Eisenbahnen in den Hannoverschen Landen einzuführen. Erst als die Vervollständigung der directen Eisenbahnverbindung zwischen dem nordwestlichen und dem nordöstlichen Deutschland, namentlich zwischen Cöln, Berlin und Leipzig sich als ein unabweisliches Bedürfniss herausstellte, entschloss man sich in Hannover, den Bau von Eisenbahnen, und zwar auf Staatskosten, zu unternehmen. Nach längeren Vorarbeiten und Verhandlungen mit den Nachbarstaaten wurde im Juli 1842 der Bau der Hannover-Braunschweiger Bahn begonnen und ziemlich rasch betrieben, so dass bereits im Mai 1844 diese Bahnstrecke, die auf Hannoverschem Gebiet $5^2/_3$ Meilen lang ist, dem Verkehr eröffnet werden konnte. Der auf Braunschweigischem Gebiet liegende Theil dieser Bahn von der Landesgrenze bis zur Stadt Braunschweig wurde von der dortigen Regierung erbaut*. Im Frühjahr 1844 wurde sodann auch der Bau der Bahnen nach Harburg und Hildesheim, welche sich in dem Knotenpunct Lehrte an die Hannover-Braunschweiger Bahn anschliessen, in Angriff genommen, und die Strecke Lehrte-Celle bereits im October 1845 dem Betrieb übergeben. Im Uebrigen konnte der Bau auf diesen Bahnstrecken wegen der beträchtlichen Erdarbeiten und einigen grösseren Brückenbauten nicht gleichmässig rasch gefördert werden, so dass die Bahnstrecke Lehrte-Hildesheim erst im Juni 1846, und die Strecke Celle-Harburg erst im Mai 1847 eröffnet werden konnte. Der Harburger Bahnhof, welcher unmittelbar neben dem dortigen Hafen liegt, wurde später, in den Jahren 1855 und 1856, mit einem ausgedehnten Gebäude zur zollfreien Niederlage verbunden, welches an einem besonderen Hafencanal erbaut und mit hydraulischen Krahnen und Aufzügen in zweckmässiger Weise ausgerüstet ist.

Im Frühling 1846 wurde ferner der Bau der Bahnen von Hannover über Wunstorf nach Minden und von Wunstorf nach Bremen begonnen, und die erstere Bahn schon im October 1847, die letztere im December 1847 dem Betrieb übergeben. Die erstere Bahn durchschneidet Kurhessisches und Lippe-Schaumburgisches und endigt auf Preussischem Gebiet, wo die betreffende Bahnstrecke von Minden bis zur Preussischen Grenze bereits von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft erbaut war*. Die übrigen auf fremdem Gebiet liegenden Theile dieser Bahn wurden durch die Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung, aber auf Kosten der betreffenden Staaten, ausgeführt, und es werden dem entsprechend auch die Betriebskosten und Einnahmen dieser Bahnen nach Verhältniss der Länge der einzelnen Bahnstrecken vertheilt. Die Wunstorf-Bremer Bahn, wovon nur ein kleiner Theil auf Bremer Gebiet liegt, wurde auf gemeinschaftliche Rechnung der Staaten Hannover und Bremen gebaut, so dass jeder von beiden Staaten die Hälfte der Betriebskosten zu tragen hat und die Hälfte der Einnahme bekommt.

Nach Vollendung der vorgenannten älteren Bahnen sollte zunächst der Bau der Südbahn, von Hannover nach Cassel, in Angriff genommen werden, wofür umfassende Vorarbeiten gemacht wurden und wobei es lange Zeit unentschieden blieb, ob in der Gebirgsstrecke zwischen Göttingen und Münden die Bahn mit schwachen Steigungen angelegt und vermittelst eines sehr langen Tunnels durch das Gebirge hindurch, oder mit starken Steigungen über dasselbe hinüber geführt werden sollte. Die Regierung entschied sich für den letzteren Plan, wodurch die Bahn erheblich billiger und rascher gebaut werden konnte, als nach dem ersteren oder Tunnel-Project, aber auch wegen der starken Steigungen die Betriebskosten beträchtlich gesteigert wurden. Uebrigens wurde der Bau der Südbahn, mit Rücksicht auf die ungünstigen Zeitverhältnisse der Jahre 1848 bis 1850, erst im Frühjahr 1851 wirklich

* Der Betrieb auf der Hannover-Braunschweiger Bahn ist gemeinschaftlich, so dass jede Verwaltung einen Theil der Züge, nach Verhältniss der Länge der betreffenden Bahnstrecken, zu fahren hat und auch nach demselben Verhältniss an der Einnahme Theil hat.

* Das dazu verwendete Baucapital wird dieser Gesellschaft mit 6 Proc. von Seiten Hannovers verzinst, wofür diese Bahnstrecke ganz und gar der Hannoverschen Verwaltung, gewissermassen als Eigenthum, überlassen ist.

begonnen und es konnte im Jahr 1853 die erste, am wenigsten Schwierigkeiten bietende Strecke dieser Bahn von Hannover über Nordstemmen bis Alfeld, nebst der zu Nordstemmen sich anschliessenden kurzen Zweigbahn nach Hildesheim, dem Betrieb übergeben werden. Die folgende Bahnstrecke von Alfeld bis Göttingen wurde im August 1854, und die letzte Strecke von Göttingen über Münden bis Cassel, wo sehr bedeutende Erdarbeiten mit hohen Steinböschungen, 2 grosse gewölbte Viaducte und ein kleiner Tunnel auszuführen waren, im September 1856 eröffnet. Obgleich ein Theil der Südbahn auf Braunschweigischem und Kurhessischem Gebiet liegt, so wurde dieselbe doch ganz und gar auf Hannoversche Rechnung erbaut.

Gleichzeitig mit der Südbahn wurde auch die Westbahn ausgeführt, welche sich zu Löhne, zwischen Herford und Rehme, an die Cöln-Mindener Bahn anschliesst und von dort über Osnabrück und Rheine nach Ostfriesland geführt ist, wo die Bahnhöfe bei Emden und Leer, den beiden bedeutendsten Hafenstädten dieser Provinz, auf Kosten der Eisenbahn-Verwaltung mit neuen, besonders zu dem Zweck angelegten Hafenbassins (Docks mit Schleusen an den Eingängen) und Gebäuden zur zollfreien Niederlage, ähnlich wie zu Harburg, in Verbindung gesetzt wurden. Der Bau der Westbahn wurde theils durch mehrere grosse Brückenbauten, theils durch die nöthigen Verhandlungen mit der Preussischen Regierung und der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft verzögert. Im November 1854 konnte die Bahnstrecke von Emden bis Leer, im November 1855 die Strecke Löhne-Osnabrück, und im Mai und Juni 1856 der übrige Theil der Westbahn von Osnabrück bis Leer dem Betrieb übergeben werden. Von Osnabrück über Rheine bis zur Landesgrenze bei Salzbergen, wo die Bahn meistens auf Preussischem Gebiet liegt, wurde der Bau von Seiten der Preussischen Regierung auf eigene Kosten ausgeführt, wofür derselben eine Verzinsung des betreffenden Baucapitals zu 4 Proc. von Seiten Hannovers garantirt war. Im Uebrigen wurde die Westbahn ganz und gar auf Kosten Hannovers gebaut; auch ist der Betrieb auf derselben allein in den Händen der Hannoverschen Verwaltung. Für die Mitbenutzung der etwa $2^3/_4$ Meilen langen Bahnstrecke von Löhne bis Minden wird an die Cöln-Mindener Bahn jährlich die Summe von 40,000 Thaler gezahlt.

Im Jahre 1856 wurde ferner im Anschluss an die Westbahn in der Nähe von Osnabrück die nur etwa $^1/_4$ Meile lange Zweigbahn nach dem Pinsberg, wo die Stadt Osnabrück ein bedeutendes Kohlenbergwerk besitzt, auf Kosten dieser Stadt erbaut. Dieses ist bisher die einzige nicht in den Händen des Staates befindliche Bahn im Königreich Hannover, da alle anderen Projecte zu Privatbahnen, wofür bereits die Concession von Seiten der Hannoverschen Regierung ertheilt war*, aus Mangel an den nöthigen Capitalien oder in Folge sonstiger Hindernisse bisher nicht realisirt worden sind. Die Pinsberger Zweigbahn ist übrigens nur Kohlenbahn und der Betrieb darauf ebenfalls in den Händen des Staates.

In den Jahren 1857 und 1858 ruhte der Eisenbahnbau ganz und gar im Königreich Hannover, dagegen wurde der Bau des grossartigen Seehafens zu Geestemünde, dicht neben Bremerhafen an der Mündung der Weser gelegen, von der Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung in Angriff genommen. Dieser Hafen, in Verbindung mit den benachbarten 2 Hafenbassins zu Bremerhafen, bisher die bedeutendste und vollkommenste Anlage dieser Art an den Deutschen Küsten, ist bereits, was seine Einrichtung und Bedeutung für den Handel anbetrifft, in No. 7 dieser Zeitung vom 22. Januar d. J. beschrieben und den Theilnehmern der diesjährigen Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure zu Hannover überdies durch die dahin gerichtete Excursion sowie den im Fest-Album enthaltenen Situationsplan nebst Beschreibung bekannt geworden. Es braucht hier deshalb nur bemerkt zu werden, dass der Hafen von Geestemünde, der wahrscheinlich gegen Ende d. J. dem Verkehr eröffnet werden wird, noch in vollkommenerer Weise als die Häfen zu Leer, Emden und Harburg mit der Eisenbahn in Verbindung gebracht und auch überhaupt viel grossartiger als jene Häfen angelegt, sowie mit grossen öffentlichen Speichern (die zur zollfreien Niederlage dienen, da der ganze Hafen im Freihafen-Gebiet liegt), ferner mit hydraulischen Krahnen etc. versehen ist.

Der Bau der Bremen-Geeste-Bahn, welche von Bremen über Burg-Lesum nach Geestemünde führt, und wozu überdies eine, nur zum Güterverkehr bestimmte kleine Zweigbahn von Geestemünde nach den Docks von Bremerhafen sowie eine Zweigbahn von Burg-Lesum nach Vegesack gehören, wurde durch langwierige Verhandlungen zwischen Hannover und Bremen, welche die Bahn auf gemeinschaftliche Kosten ausführten, verzögert und erst im Jahre 1859 begonnen. Die Hauptbahn von Bremen nach Geestemünde nebst der kurzen Bremerhafener Zweigbahn wurde am 23. Januar d. J. eröffnet; die Zweigbahn nach Vegesack ist noch unvollendet, jedoch ist deren baldige Vollendung zu erwarten*. Die ganze Bremen-Geeste-Bahn (mit Ausnahme des auf Bremer Gebiet liegenden Theiles der Bremerhafener Zweigbahn, welcher auf alleinige Kosten Bremens hergestellt ist) wird, ebenso wie die Wunstorf-Bremer Bahn, von den Staaten Bremen und Hannover auf gemeinsame Rechnung gebaut, auch werden die Betriebskosten und Einnahmen unter beide Staaten zu gleichen Theilen vertheilt. Der Betrieb befindet sich übrigens ganz in den Händen der Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung.

Endlich ist hier die noch unvollendete kleine Bahn von Lüneburg nach Lauenburg zu erwähnen, deren Bau, nach langjährigen Verhandlungen mit der Berlin-Hamburger und der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, sowie mit den Regierungen von Preussen und Lauenburg, erst gegen Ende vorigen Jahres in Angriff genommen werden konnte. Diese Bahn soll, in Verbindung mit der Lübeck-Büchener und der Berlin-Hamburger Bahn, sowie der zur letzteren gehörenden Büchen-Lauenburger Zweigbahn, den directen Verkehr zwischen Lübeck und Hannover und den Verkehr zwischen mehreren Hannoverschen Städten, Celle, Lüneburg, Uelzen etc. einerseits und dem nordöstlichen Deutschland, namentlich Berlin, andererseits vermitteln. Bei Lauenburg wird anstatt einer Brücke, deren Kosten zu gross sein würden, eine Traject-Anstalt mit geneigten Ebenen, die durch stehende Dampfmaschinen betrieben werden sollen, und mit einer Dampffähre zum Ueberfahren der Eisenbahnwagen über die Elbe erbaut. Die Hannoversche Regierung hat von den Anlagekosten dieser Traject-Anstalt die Hälfte, die Lübeck-Büchener Bahn $^3/_8$ und die Berlin-Hamburger Bahn $^1/_8$ zu tragen, und in ähnlicher Weise werden auch die Einnahmen zur Vertheilung kommen.

Die Länge der jetzt im Betrieb befindlichen Königl. Hannoverschen Bahnen ist aus folgender Zusammenstellung zu ersehen:

1)	Hannover-Braunschweiger Landesgrenze	$5_{,67}$ Meilen,
2)	Lehrte-Hildesheimer Bahn	$3_{,39}$ „
3)	Lehrte-Harburger Bahn	$20_{,83}$ „
4)	Hannover-Mindener Bahn	$8_{,68}$ „
5)	Wunstorf-Bremer Bahn	$13_{,61}$ „
6)	Hannover-Casseler Bahn (Südbahn)	$22_{,40}$ „
7)	Nordstemmen-Hildesheimer Bahn	$1_{,53}$ „
8)	Löhne-Emdener Bahn (Westbahn)	$31_{,68}$ „
9)	Bremen-Geestemünder Bahn	$8_{,33}$ „
	Summa	$116_{,12}$ Meilen.

Davon enthält die unter No. 1 und 4 aufgeführte Minden-Braunschweiger Bahn überall Doppelgleis, die Bremer und Harburger Bahn (No. 3 und 5) haben schon etwa zur Hälfte doppeltes Gleis; auf allen übrigen Bahnen ist bisher noch ein einfaches Gleis genügend gewesen, mit Ausnahme der $4_{,31}$ Meilen langen Bahnstrecke der Südbahn zwischen Göttingen und Münden, wo wegen der sehr starken Steigungen und Curven und wegen des Tunnels die Bahn von Anfang an doppelgleisig angelegt war.

In Betreff der Steigungen und Curven sind die älteren Bahnen überhaupt günstiger situirt, als die neueren, bei denen man überall mit mehr Terrainschwierigkeiten zu kämpfen hatte. Auf den älteren Bahnen ist die Maximal-Steigung 1:300, was auch bei den neueren Bahnen im Allgemeinen als Norm gedient hat, jedoch kommen auf der Westbahn und der Bremen-Geeste-Bahn einzelne

* Nämlich die projectirten Bahnen von Osnabrück über Oldenburg nach Brake, von Göttingen nach Gotha, von Hannover nach dem Deister-Gebirge, von Osnabrück nach dem Georg-Marien-Bergwerk.

* Die Eröffnung dieser Zweigbahn ist am 8. d. M. erfolgt (vgl. S. 948). Die Red.

Steigungen von 1:200 und auf der Gebirgsstrecke der Südbahn zwischen Göttingen und Cassel sogar längere Steigungen von 1:64, 1:70, 1:80 und 1:100 vor. Die Curven haben in der Regel grössere Radien als 200 Hannov. Ruthen (à 16 Fuss), in der Nähe der Bahnhöfe kommen auch Radien von 150 Rth., auf der Südbahn, der Westbahn und der Bremen-Geeste-Bahn sogar noch kleinere Radien bis zu 90 Rth. herab vor.

Die Bahngleise bestehen durchgehends aus breitbasigen Schienen, die auf Querschwellen liegen und mit Hakennägeln darauf befestigt sind. Auf den älteren Bahnen wurden zuerst die Schienen an den Stössen in gusseisernen Stühlen mit Holzkeilen befestigt, später jedoch wurden allgemein die Schienenstösse auf schmiedeeiserne Unterlagsplatten gelegt und mit Laschenverbindung versehen. In Betreff des Schienenprofiles sind 2 Formen, die ältere und neuere, zu unterscheiden. Die auf den älteren Bahnen, Nro. 1 bis 5, angewandten Schienen hatten 4 Zoll Hannov. (97,5 Millimeter) Höhe und $58^1/_2$ Zollpfund Gewicht pro Engl. Yard. Diese Schienen sind aber bereits zum grossen Theil schadhaft geworden, deshalb ausgewechselt und durch Schienen des neueren Profiles, von $4^{11}/_{16}$ Zoll ($114{,}1^{mm}$) Höhe und 65 Zollpfund Gewicht pro Yard, ersetzt. Die neueren Bahnen, Nro. 6 bis 9, wurden überhaupt aus solchen stärkeren Schienen hergestellt. Nach der Einführung schwererer Locomotiven und Wagen ist es neuerdings als zweckmässig erkannt, noch höhere Schienen anzuwenden, und es wird demnach nächstens ein drittes und neuestes Schienenprofil von 5,3 Zoll ($129{,}5^{mm}$) Höhe und 65,5 Zollpfund Gewicht pro Yord auf den Hannoverschen Bahnen zur Verwendung kommen. Alle 3 Profile haben übrigens gleichmässig $4^1/_6$ Zoll Hannov. Breite im Fuss und $2^1/_2$ Zoll Breite im Kopf.

Der Bau der älteren Bahnen von 46,83 Meilen Gesammtlänge hat mit Einschluss der Bahnhöfe, des Betriebs-Materiales, der Vorarbeiten und aller sonstigen Neben-Unkosten bis zum 1. Juli 1861 im Ganzen 19,432,480 Thaler, oder durchschnittlich pro Bahnmeile 414,950 Thaler gekostet, desgl. bei der Südbahn von 23,93 Meilen Länge im Ganzen 12,180,130 Thlr. oder pro Bahnmeile 508,930 Thaler, und bei dem auf Hannoversche Kosten erbauten Theile der Westbahn von 24,07 Meilen im Ganzen 9,562,330 Thaler oder pro Bahnmeile 397,290 Thaler. Mit Ausschluss des Betriebs-Materiales, der Vorarbeiten, allgemeinen Kosten und des Verlustes an Zinsen während der Bauzeit betrugen die Baukosten durchschnittlich pro Bahnmeile bei den älteren Bahnen 281,260 Thaler, bei der Südbahn 376,750 Thlr. und bei der Westbahn 275,720 Thlr.

Aus dem letzten Geschäftsbericht der Hannoverschen Eisenbahnen für das Rechnungsjahr vom 1. Juli 1860 bis dahin 1861 entnehmen wir im Nachstehenden das Wichtigste:

Die Gesammtlänge der im Betrieb befindlichen Bahnen betrug 110,43 Meilen*. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug im Ganzen 1,683,903 Thlr., wovon 4,51 Proc. auf die erste, 38,87 Procent auf die zweite und 56,62 Proc. auf die dritte Wagenclasse fallen. Die durchschnittliche Einnahme von jeder Person war 24 Gr. 8,63 Pf., für jede Person und Meile 3 Gr. 7,61 Pf. Die Gesammt-Einnahme aus dem Güterverkehr mit Frachtgut, Eilgut und Reisegepäck betrug 3,050,312 Thaler. Es wurden dabei im Ganzen 26,982,071 Ctr. Güter und zwar auf durchschnittlich 11,65 Meilen transportirt. Jeder Centner brachte im Durchschnitt 3 Gr. 3,92 Pf. oder pro Meile 2,91 Pf. ein. Für Equipagen- und Viehtransporte wurden 149,681 Thaler eingenommen, ferner für Extrazüge, Posttransporte, Materialtransporte für den Bau, Lagergeld, Krahn- und Waagegeld, Auf- und Abladegebühr, und für sonstige kleine Einnahmen im Ganzen 85,926 Thlr., endlich für Pachtgelder, Miethen, Herauszahlung auswärtiger Verwaltungen für die Benutzung Hannoverscher Wagen und für Locomotivhülfe 114,865 Thaler. Im Ganzen betrug die Einnahme, nach Abzug des für Braunschweig entfallenden Antheils vom Local-Güterverkehr:

aus dem Personenverkehr	1,763,323 Thaler,
„ „ Güterverkehr	3,119,214 „
Zusammen	4,882,527 Thaler,

oder pro Bahnmeile durchschnittlich 44,205 Thaler, während im Rechnungsjahr $18^{48}/_{49}$ die durchschnittliche Einnahme nur 28,473 Thaler pro Bahnmeile ergeben hatte. Bei der Minden-Braunschweiger Bahn ist seit dieser Zeit die Einnahme fast auf das Dreifache, nämlich von 42,000 Thaler auf 120,000 Thaler, bei der Bremer und Harburger Bahn auf mehr als das Doppelte, nämlich von 23,000 Thaler auf 50,000 Thaler pro Bahnmeile gestiegen. Bei der Südbahn betrug die Einnahme pro Bahnmeile im Rechnungsjahre $18^{60}/_{61}$ dagegen nur 36,847 Thaler, auf der Lehrte-Hildesheimer Bahn 22,779 Thaler und auf der Westbahn nur 15,293 Thaler.

Zur Erleichterung des durchgehenden Personen- und Güterverkehrs ist die Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung Mitglied einer Menge von Eisenbahn-Verbänden. Die Einnahmen aus dem Verbandverkehr betrugen im Rechnungsjahr $18^{60}/_{61}$:

	Personenverkehr Thaler:	Güterverkehr Thaler:
Im Norddeutschen Verband	337,496	1,107,678
„ Westdeutschen Verband	67,667	129,995
„ Mitteldeutschen Verband	17,541	64,330
„ Hannov.-Bayrischen Verband	8,717	80,615
„ Hannov.-Thür. Verband (Werrabahn)	4,206	20,676
„ Hannov.-Thür. Verband (Thür. Bahn)	2,786	28,800
„ Ostfriesisch-Rheinischen Verband	14,620	62,819
„ Ostfriesisch-Thüringischen Verband	995	6,208
„ Verkehr mit Station Chemnitz		41,831
„ Verkehr mit der Sächs. Westl. Staatsbahn		6,974
„ Verkehr mit Oestreichischen Bahnen		7,759
Zusammen	454,028	1,557,685

Es beträgt demnach die Einnahme aus dem Verbandverkehr im Ganzen mehr als $^2/_5$ der Gesammt-Einnahme.

Die Betriebs-Ausgaben betrugen im Rechnungsjahr 1860—61:

Für die Bahnverwaltung	690,016 Thaler.
Für die Transportverwaltung	1,570,718 „
Für die Allgemeine Verwaltung	181,971 „
Zusammen	2,442,705 Thaler.

Die Unterhaltung der Bahn- und Bahnhofsgleise, der Bahndämme, Brücken, Einfriedigung etc. kostete pro Meile Bahn durchschnittlich 3451 Thaler und pro Meile Gleis 2269 Thaler, während in den Jahren 1847 bis 1852 diese Kosten kaum die Hälfte davon betragen hatten. Für Arbeitslohn zur Unterhaltung des Oberbau's wurden durchschnittlich pro Meile Gleis 485 Thaler verausgabt.

Am 1. Juli 1861 waren im Ganzen 205 Locomotiven, meistens aus der Egestorff'schen Maschinenfabrik zu Hannover hervorgegangen, ferner 177 Tender, 308 sechsrädrige Personenwagen, 72 Gepäckwagen, 308 Viehwagen, 1109 bedeckte und 2281 offene Güterwagen, die letzteren meistens vierrädrig und darunter 620 Lastwagen von 200 Centner Tragkraft, überdies 437 Erdtransportwagen vorhanden. Ausserdem hat Hannover zu fast $^1/_4$ Antheil an den zwischen Cöln, Berlin und Dresden fahrenden 24 Personenwagen, 12 Post- und Personenwagen und 27 Gepäckwagen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes*.

Die Locomotiven legten im Rechnungsjahr $18^{60}/_{61}$ im Ganzen 489,953 Meilen zurück, wobei die Wagen im Inland 18,662,030 Axmeilen durchliefen, so dass auf jede Locomotivmeile durchschnittlich 38 Axmeilen kommen. Die Fracht-Einnahme von Personen- und Güterzügen belief sich pro Locomotivmeile durchschnittlich auf 10 Thaler 2,4 Gr. Die Kosten des Maschinendienstes betrugen im Ganzen 740,484 Thaler, also pro Locomotivmeile 1 Thaler 15,34 Gr., nämlich für Brennmaterial 14,742 Gr. (wobei durchschnittlich 166 Pfd. Kohlen oder Cokes verbraucht wurden), für Schmiere, Putzmaterial, Erleuchtung und Vorwärmen 1,714 Gr., für Reparaturen und Ersatz von Locomotiven und Tendern 17,893 Gr., für Löhne und Gehalte des Maschinenpersonals, der Putzer und Arbeiter 7,148 Gr. und für Allgemeine Kosten der Maschinenverwaltung 3,842 Gr. Pro Wagenaxmeile betrugen die Kosten des Maschinendienstes 1,194 Gr., wogegen dieselben im Rechnungsjahr

* Davon sind 10,42 Meilen gepachtet, nämlich Grenze bei Bückeburg bis Minden 0,57 Meilen, Minden bis Löhne 2,77 Meilen, Osnabrück bis Rheine 6,30 Meilen, Rheine bis Grenze bei Salzbergen 0,78 Meilen.

* Das Betriebs-Material ist in dem Betriebsjahre 1860—61 um 3 Locomotiven, 6 Tender, 10 Personenwagen und 106 bedeckte Güterwagen vermehrt, dagegen sind 9 offene Wagen ausrangirt worden.

$18^{47}/_{48}$ fast $1^1/_2$ mal so hoch waren, also seit jener Zeit sich bedeutend verringert haben, welches Resultat namentlich durch Vergrösserung der Züge, die in jener Zeit durchschnittlich nur 28 Axen enthielten, und durch Einführung der Kohlenheizung erreicht wurde. Es wurden überhaupt zur Locomotivheizung 286,324 Ctr. Cokes, 515,502 Ctr. Kohlen, 28,888 Ctr. Torf (meistens auf dem nordwestlichen Theil der Westbahn) und 199,393 Cubikfuss Brennholz zum Anheizen verbraucht.

In den beiden Cokereien zu Harburg und Osnabrück wurden in den letzten Jahren jährlich 25 bis 30 Millionen Pfund Cokes producirt, deren Kosten sich auf 11 bis 12 Gr. pro Centner herausstellten.

Im Inland durchliefen fremde Wagen im Rechnungsjahr $18^{60}/_{61}$ im Ganzen 4,103,111 Axmeilen, dagegen Hannoversche Wagen im Ausland 6,968,072 Axmeilen, wofür der Hannoverschen Verwaltung ein Ueberschuss von 77,916 Thlr. zu Gute kam. Die Kosten der Wagenverwaltung betrugen im Ganzen 416,408 Thlr., also durchschnittlich pro Locomotivmeile $25,_{464}$ Gr. und pro Axmeile $0,_{6694}$ Gr., nämlich für Schmiermaterial $0,_{0107}$ Gr., für Arbeitslöhne zum Schmieren, Oelprämien, sowie für Reinigen und Erleuchten der Wagen $0,_{033}$ Gr., für Reparatur und Ersatz von Rädern und Axen $0,_{3001}$ Gr. und für sonstige Wagen-Reparaturen und Insgemeinkosten $0,_{3246}$ Gr.

In der Gasanstalt auf dem Bahnhofe zu Hannover, wodurch 968 Flammen gespeist wurden, wurden 6,331,480 Cubikfuss Gas producirt, die pro 1000 Cubikfuss $22,_9$ Gr. oder mit Anrechnung der Zinsen des Anlagecapitals zu 5 Procent 1 Thlr. $1,_2$ Gr. kosteten.

Die Betriebskosten betrugen im Rechnungsjahr $18^{60}/_{61}$ für sämmtliche Hannoversche Bahnen zusammengenommen $49,_{11}$ Proc. von der Brutto-Einnahme, und zwar bei den älteren Bahnen $44,_{57}$ Procent, bei der Südbahn $54,_7$ und bei der Westbahn $68,_{76}$ Procent. Die Verzinsung des Anlage-Capitals durch die Rein-Einnahme betrug für sämmtliche Bahnen $5,_{61}$ Procent, und zwar für das ältere Bahnsystem $8,_{99}$ Procent, für die Südbahn $3,_{73}$ und für die Westbahn $1,_{39}$ Procent. Nach Deckung der Zinsen der Eisenbahnschulden und nach Herauszahlung der Zinsen und Einnahme-Antheile an Preussen, Bremen, Kurhessen, Lippe-Schaumburg und die Cöln-Mindener Bahn blieb der Hannoverschen Landescasse ein Reingewinn von 629,791 Thlr.*

Vergleichen wir noch die pecuniären Gesammtresultate des Betriebsjahres $18^{60}/_{61}$ mit denen des Vorjahres. Gegen das Vorjahr haben sich vermehrt: die Zahl der gefahrenen Personen um 66,343, der beförderten Güter um 2,167,095 Centner, die Brutto-Einnahme um 177,892 Thlr., die Betriebskosten um 118,111 Thlr. und der Reinertrag um 59,781 Thlr.

Die Telegraphenleitungen im Königreich Hannover, welche ebenfalls unter der Eisenbahn-Verwaltung stehen, enthielten am 1. Juli 1861 im Ganzen $456,_{33}$ Meilen Draht, davon $1,_{59}$ Meilen unter Wasser, und 83 Telegraphen-Stationen. Die Unterhaltungskosten der Telegraphen-Apparate, Batterien und Leitungen betrugen im Rechnungsjahr $18^{60}/_{61}$ im Ganzen 10,034 Thlr., nämlich für 137 Apparate durchschnittlich 9 Thlr. $16,_7$ Gr., für 156 Batterien desgl. 6 Thlr. $15,_2$ Gr. und pro Meile Leitung 17 Thlr. $3,_5$ Gr. Die Brutto-Einnahme vom Telegraphenverkehr betrug 56,268 Thlr., wobei zu berücksichtigen ist, dass ausser 134,899 bezahlten Depeschen noch 389,634 Dienstdepeschen für den Eisenbahndienst unentgeltlich befördert wurden. Die Betriebskosten des Telegraphenverkehrs beliefen sich im Ganzen auf 40,748 Thlr., so dass eine Netto-Einnahme von 15,520 Thlr. verblieb, wodurch sich eine Verzinsung des Anlage-Capitals von 225,803 Thlr. mit $6,_{87}$ Procent ergiebt. H. T.

* Die Herauszahlungen haben pro $18^{60}/_{61}$ betragen: Für Kurhessen 77,496 Thlr., für Lippe-Schaumburg 172,783 Thlr., abgesehen von dem zu dem Reservefond dieser beiden Bahnstrecken herauszubezahlenden Beträgen von 2188 Thlr. an Kurhessen, und von 5310 Thlr an Lippe-Schaumburg.

An die Cöln-Mindener Eisenbahn wurden für deren Antheil an der Hannover-Mindener Bahn 19,537 Thlr., und für Mitbenutzung von Minden-Löhne 40,000 Thlr., an Preussen für die Bahn von Osnabrück über Rheine nach Salzbergen wurden 118,109 Thlr., an Bremen 161,827 Thlr. herausbezahlt. Die sämmtlichen Herausbezahlungen betrugen 597,251, oder 44,582 Thaler mehr als im Vorjahre.

Werden nun von dem Ueberschusse der Brutto-Einnahme über die Betriebskosten (2,570,207 Thlr.) diese Herauszahlungen (597,251) abgesetzt, so bleiben für Hannover 1,972,956 Thlr. Die Verzinsung des eigenen Anlage-Capitals erforderte aber 1,343,175 Thlr., so dass der oben angegebene reine Ueberschuss blieb.

Wagen-Controle und Wagen-Miethe,

Wir sind dem Herrn Verfasser des Gegen-Artikels zu No. 79 d. Bl in No. 91 dankbar für das Eingehen auf den so wichtigen Gegenstand und freuen uns darüber, dass derselbe im Allgemeinen sich dem Vorschlage der Miethsberechnung für Güterwagen nach der Benutzungsfrist, statt nach der durchlaufenen Meilenzahl anschliesst, ihn durchführbar erachtet und deshalb die Annahme desselben empfiehlt.

Diese Freude wird uns durchaus nicht getrübt durch die beiden Einwürfe:

1) dass die bahnpolizeiliche Vorschrift erfordere, jeden Wagen nach Durchlauf einer bestimmten Meilenzahl der Revision zu unterwerfen, weshalb die Controle des Wagenlaufs vorläufig noch aufrecht erhalten werden müsse;

2) dass der Benutzung der fremden Wagen Thür und Thor geöffnet werden würde, sobald die Benutzungsfristen aufgehoben oder erheblich erweitert würden.

Wir halten die beiden Einwürfe für weit wichtiger als sie der Herr Verfasser selbst hinstellt, glauben aber behaupten zu dürfen, dass ihnen bereits die nöthige Berücksichtigung in der No. 79 geschenkt wurde.

Wir führten an: „Die Wagen-Controle hat den doppelten Zweck:

1) den Lauf eines jeden einzelnen Wagens zu verfolgen,

2) die Berechnung der Wagenmiethe für den Lauf auf fremden Bahnen zu ermöglichen.

Der sub 1 bezeichnete Zweck ist demnach keineswegs ausser Acht gelassen worden, vielmehr wurde er als vollberechtigt oben an gestellt.

Ob es gesetzlich festgestellt oder nur als von der Nothwendigkeit im eigenen Interesse geboten erscheint, den Lauf der Wagen auch nach der Meilenzahl zu controliren ist gleichgültig; geschehen muss es jedenfalls, aber diese Controle kümmert den Miether nicht, sondern nur den Eigenthümer des Wagens und wir behaupteten im 3. Passus S. 781: „Werden die Controlbücher auf jeder Station und namentlich auf den Endstationen einer Bahn sorgsam geführt; wird von den fremden Verwaltungen nicht gegen die Bestimmung des Wagen-Regulativs gefehlt, nach welcher ein fremder Wagen nur in der Richtung nach der Uebergangsstation hin wieder befrachtet werden darf, so ist eine jede Verwaltung durch die Wagen-Rapporte ihrer eigenen Stationen befähigt, die als durchaus nothwendig anerkannte sub 1 bezeichnete Controle über die durchlaufene Meilenzahl auszuüben."

Die Controlbücher enthalten u. A. oder müssen unbedingt enthalten die Rubriken für die Bezeichnungen der Wagen, für deren Abgang, für den Bestimmungsort des Wagens und für dessen Rückkehr. Notirt nun die Uebergangsstation: Wagen No. 144 am 5. nach Berlin, und kehrt der Wagen nicht in der gewöhnlichen Frist von z. B. 8 oder 10 Tagen also am 13. oder 15. ejd. nach der Uebergangsstation zurück, sondern erst am 20. desselben Monates, so hat die Eigenthümerin, durch ihre Decadenreisen, oder durch Monats-Rapporte darauf aufmerksam gemacht, genügende Veranlassung an die Berliner Verwaltung das Monitum ergehen zu lassen: Wagen No. 144 war am 5. d. M. nach Berlin abgegangen, hätte daher bereits am 13.—15. wieder zurück sein müssen — wir bitten um Nachweis über dessen Aufenthalt bis zum 20. d. M.

Dies Laufschreiben geht wie ein jeder andere von Station zu Station wohin er adressirt worden ist und die betreffende Verwaltung erfährt, ob der Wagen nur durch ungünstige Umstände aufgehalten worden ist, oder ob eine unerlaubte Benutzung desselben stattgefunden hat. Im ersten Fall ist sie durch die verlängerte Miethszahlung ohnedies entschädigt, ohne Strafen erheben zu müssen; im anderen Fall tritt die regulativmässige Conventionalstrafe von 5 Thlr. pro Achse ein und schwerlich wird sich eine Verwaltung derselben muthwillig aussetzen wollen. In beiden Fällen weiss aber die Eigenthümerin, ob ihr Wagen die Strecke bis Berlin oder mehr Meilen durchlaufen hat. Es tritt aber auch durch Umladungen der umgekehrte Fall ein, dass der Wagen seinen Bestimmungsort nicht erreicht, sondern schon früher zurückgeschickt wird und wäre deshalb leicht die Bestimmung zu treffen, dass die Uebergangsstation von solchen Rücksendungen in Folge von Umladungen benachrichtigt werden muss, obgleich sie auch hierbei schon durch die schnellere Rückkehr darauf hingewiesen wird, wenn der Wagen den Bestimmungsort nicht erreicht hat.

Es geht daraus hervor, dass eine jede Verwaltung der Mithülfe der fremden Verwaltungen zur Controle des Meilendurchlaufs nicht bedarf, sobald die Uebergangsstation den Bestimmungsort eines jeden Wagens notirt, dessen Entfernung ja bekannt sein muss. Demnach fällt auch der Einwand hinweg, dass die gegenwärtige Miethsberechnung nach der durchlaufenen Meilenzahl so lange noch beibehalten

werden muss, bis die Vorschrift wegen der Wagen-Revision nach Durchlauf einer gewissen Meilenzahl beseitigt worden ist. — Diese Vorschrift kann und darf nicht aufgehoben werden.

Was aber den zweiten Einwurf anbelangt, so hat er sich bei Besprechung jenes anderen bereits mit erledigt. Eine Strafe von 5 Thlr. pro Achse und Tag ist sehr fühlbar und um diesen Preis wird eine Verwaltung den fremden Wagen nicht im Localverkehr anders als in der erlaubten Weise, in der Richtung nach der betreffenden Uebergangsstation hin, in Benutzung ziehen wollen.

Wir glauben daher, die Miethsberechnung für die Wagen nach der Zeit der Benutzung derselben wird nur dahin führen, die Verwaltungen zu veranlassen, sich der fremden Wagen so schnell als es nur irgend möglich ist, zu entledigen und es würde somit ein wichtiger Nebenzweck noch erreicht, nach welchem auf dem Wege der Strafmiethen bisher vergeblich gestrebt wurde. Rz'.

Betriebs-Ergebnisse des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins im Jahre 1861.

Die Oesterreichische Postverwaltung hat die Betriebs-Ergebnisse des Deutsch-Oesterreichischen Postvereins für das Jahr 1861 veröffenlicht, ohne jedoch so specielle Zahlen von allen einzelnen Postgebieten zu liefern, wie im vergangenen Jahre. —

Was zunächst die Briefpostsendungen angeht, so liegt die unten folgende Nachweisung über deren Zahl vor:

Die Zahl der Zeitungen betrug im Jahre 1861 182,158,646 im Jahre 1860 157,663,207 Stück. —

An Fahrpostsendungen wurden im Jahre 1861 befördert:

a) Aus dem innern eigenen Postgebiet:
18,060,053 Stück ordinäre Packete zu 137,654,420 Pfd., ferner 22,628,566 Stück Werthsendungen, zu 22,777,969 Pfund und 1,509,746,757 Flor. Oest. Währ. und 370,297,429 fl. Südd. Währ. und 880,265,306 Thlr. (portopflichtige Sendungen) und 3,573,733 Stück ordinäre Packete zu 20,763,374 Pfd., ferner 4,099,391 Stück Werthsendungen zu 12,796,844 Pfd. und 1,395,742,582 Flor. Oesterr. Währ. und 345,616,045 fl. Südd. Währ. und 356,603,431 Thlr. (portofreie Sendungen) gegen folgende im Jahre 1860 beförderte Sendungen:
17,405,975 Stück ordinäre Packete zu 129,640,233 Pfd., ferner 23,680,426 Stück Werthsendungen zu 21,963,438 Pfd. und 1,274,570,622 Flor. Oesterr. Währ. und 332,190,816 fl. Südd. Währ. und 761,553,704 Thlr. (portopflichtige Sendungen) und 3,545,039 Stück ordin. Packete zu 20,512,178 Pfd., ferner 4,121,486 Stück Werthsendungen zu 13,021,315 Pfd. und 254,542,301 fl. Südd. Währ., 385,061,281 Reichsthaler und 1,484,133,027 fl. Oesterr. W. (portofreie Sendungen).

b) aus dem Postvereins-Auslande:
im Jahre 1861: 198,678 Stück ordinäre Packete zu 1,667,396 Pfd., ferner 270,284 Stück Werthsendungen zu 985,935 Pfd. und 17,143,616 fl. Südd. Währ. und 25,234,703 fl. Oesterr. W. und 16,782,991 Reichsthaler, dagegen wurden im Jahr 1860 befördert: 161,168 Stück ordinäre Packete zu 1,216,896 Pfd., ferner 237,429 Stück Werthsendungen zu 913,538 Pfd. und 14,453,401 fl. Südd. Währ. und 15,031,558 Reichsthaler und 12,444,042 fl. Oesterr. Währung.

c) nach dem Postvereins-Auslande:
im Jahre 1861 185,235 Stück ordinäre Packete zu 1,287,470 Pfd., ferner 202,763 Stück Werthsendungen zu 846,473 Pfd. und 13,805,237 fl. Südd. W. und 17,725,526 fl. Oesterr. W. und 8,895,385 Reichsthaler, dagegen wurden im Jahre 1860 befördert: 149,886 ordin. Packete zu 1,087,475 Pfd., ferner 189,982 Stück Werthsendungen zu 757,484 Pfd. und 15,581,513 fl. Südd. W. und 7,401,218 Reichsthaler und 16,423,140 fl. Oesterr. Währung.

d) aus dem Postvereins-Gebiete:
im Jahr 1861: 3,453,603 ordinäre Packete zu 19,536,861 Pfd., ferner 3,429,685 Werthsendungen zu 6,272,813 Pfd. und 212,582,404 fl. Südd. Währ. und 88,398,336 fl. Oesterr. Währ. und 257,111,715 Pfd., während im Jahre 1860 befördert wurden: 3,307,948 Stück ordin. Packete zu 19,211,950 Pfd. und 3,166,033 Werthsendungen zu 5,590,557 Pfd. und 189,261,601 fl. Südd. W. und 245,421,697 Reichsthaler und 68,556,618 fl. Oesterr. Währung.

e) nach dem Postvereins-Gebiete:
im Jahr 1861 3,697,076 ordinäre Packete zu 20,485,327 Pfd. und 3,681,518 Werthsendungen zu 6,985,395 Pfd. und 222,889,557 fl. Südd. Währ. und 134,705,298 fl. Oesterr. Währ. und 261,569,270 Reichsthaler, im Jahre 1860 dagegen waren befördert: 3,543,924 ordin. Packete zu 20,449,670 Pfd., und 3,435,730 Werthsendungen zu 8,544,383 Pfd. und 201,456,314 fl. Südd. W. und 233,140,265 Reichsthaler und 186,943,925 fl. Oesterr. Währung.

f) transitirende Sendungen waren:
im Jahre 1861 1,075,999 ordinäre Packete zu 6,053,534 Pfd., ferner 2,340,111 Werthsendungen zu 2,403,951 Pfd. und 104,201,086 fl. Südd. Währ. und 149,673,667 fl. Oesterr. Währ. und 82,995,583 Pfd., während im Jahre 1860 gewesen waren: 954,915 Stück ordinäre Packete zu 5,699,548 Pfd. und 2,228,047 Werthsendungen zu 2,442,731 Pfd. und 89,384,388 fl. Südd. W. und 63,066,295 Reichsthaler und 286,675,467 fl. Oesterr. Währung.

Die Zahl der Vorschuss-Sendungen betrug:

a) aus dem inneren eigenen Post-Gebiete:
im Jahre 1861 2,177,017 zu 2,292,432 fl. Südd. Währ. und 1,962,246 fl. Oesterr. Währ. und 3,013,411 Reichsthaler, während sie gewesen war im Jahre 1860. 1,900,000 Stück zu 2,447,400 fl. Südd. W. und 797,279 fl. Oesterr. Währ. und 2,457,223 Reichsthaler.

b) aus dem Postvereins-Auslande
im Jahre 1861 25,810 Stück zu 100,720 Flor. Südd. Währ. und 36,571 Reichsthaler, während sie betrug im Jahre 1860: 26,443 Stück zu 112,336 Flor. Südd. Währ. und 32,237 Reichsthaler.

c) nach dem Postvereins-Auslande:
im Jahre 1861 25,579 Stück zu 119,443 Flor. Südd. Währ. und 21,283 Thlr., während sie im Jahre 1860 betrug 26,278 Stück zu 149,762 Flor. Südd. Währ. und 30,482 Thlr.

d) aus dem Postvereins-Gebiete:
im Jahre 1861 389,142 Stück zu 956,988 fl. Südd. W. und 904,293 Thlr., während sie im Jahre 1860 betrug 352,232 Stück zu 929,261 fl. Südd. Währ. und 708,233 Thlr. —

e) nach dem Postvereins-Gebiete:
im Jahre 1861 422,254 Stück zu 1,088,654 Flor. Südd. Währung und 805,511 Thlr., während die Anzahl dieser Sendungen im Jahre 1860 war 375,707 Stück zu 1,067,718 Flor. Südd. Währ. und 645,718 Thlr.

f) An transitirenden Sendungen waren
im Jahre 1861 118,864 Stück zu 406,428 Flor. Südd. Währ. und 283,211, während die Anzahl dieser Sendungen im Jahre 1860 gewesen war 100,007 Stück zu 392,766 fl. Südd. W. und 176,292 Thlr.

Die Zahl der Einzahlungen betrug:

a) aus dem inneren eigenen Postgebiete
im Jahr 1861 1,913,315 Stück zu 101,397 Fl. Südd. Währung und 2,690,974 Fl. Oesterr. Währ. und 11,325,841 Thlr., während sie im Jahre 1860 betragen hatte 1,701,315 Stück zu 69,730 Fl. Südd. Währung und 2,489,721 Flor. Oesterr. W. und 9,990,787 Thlr.

b) aus dem Potvereins-Auslande
im Jahre 1861 1,002 Stück zu 871 fl. Südd. Währ. und 8,498 Reichsthaler, während sie betragen hatte im Jahre 1860: = 1,697 Stück zu 3,692 fl. Südd. W. und 13,764 Reichsthaler.

c) nach dem Postvereins-Auslande
im Jahre 1861 2,676 Stück zu 1,573 fl. Südd. Währ. und 23,963 Thlr., während das Jahr 1860 aufgewiesen hatte 2668 Stück zu 2132 Flor. Südd. Währ. und 21,763 Thlr.

d) Nach dem Postvereins-Gebiete
im Jahre 1861 115,223 Stück zu 125,774 fl. Südd. W. und 761,766 Thlr., während im Jahre 1860 nur befördert waren 92,723 Stück zu 107,305 Flor. Südd. W. und 563,191 Thlr.

e) Transitirende Sendungen
im Jahre 1861 16,449 Stück zu 37,980 Flor. Südd. W. und 81,380 Thlr., während im Jahre 1860 transitirten 15,356 Stück zu 43,073 Flor. Südd. Währ. und 78,594 Thlr.

f) Aus dem Postvereinsgebiete betrug die Anzahl dieser Sendungen im Jahre 1861 109,475 Stück zu 219,840 Flor. Südd. W. und 713,804 Thlr., während das Jahr 1860 nur aufweisen konnte 94,144 Stück zu 206,433 Flor. Südd. W. und 587,734 Thlr.

Was endlich die Zahl der durch die Posten beförderten Personen angeht, so betrug deren Zahl im Jahre 1861 5,371,514, während sie betragen hatte im Jahre 1860 5,236.808.

An Briefpostsendungen wurden im Jahre 1861 befördert:

		Aus dem inneren eigenen Post-Gebiet.	Aus dem Postvereins-Gebiete	Aus dem Postvereins-Auslande.	Nach dem Postvereins-Auslande.	Vom Postvereins-Auslande nach dem Postvereins-Auslande.
Gewöhnliche Briefe						
frankirt	Stück	121,489,582	22,728,579	4,429,020	6,407,409	1,018,325
unfrankirt	„	52,678,762	8,403,274	4,451,321	4,513,948	1,413,403
Recommandirte Briefe	„	8,124,813	1,115,086	182,246	331,869	32,078
Briefe mit Waarenproben	„	973,874	373,301	101,367	49,462	10,309
Kreuzbandsendungen	„	13,964,334	5,002,863	1,527,375	1,089,978	295,045
Portofreie Briefe	„	60,389,451	1,865,265	104,330	134,542	13,893
Zusammen	Stück	256,620,816	39,488,368	10,795,659	11,927,208	2,783,053
dagegen wurden im Jahre 1860 befördert:		283,192,000	38,952,000	10,355,000	12,538,000	2,713,000

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Frachtzuschlagssätze für Declarationen höheren Werths. Definitiver Ausfall der ausserordentlichen General-Versammlung). Die Commission für Revision des Vereins-Güter-Reglements discutirte in ihrer Sitzung vom 26. und 27. December auf die Frage, betreffend eine etwaige Vereinbarung bestimmter Frachtzuschlags-Sätze für Declarationen höheren Werths im Falle des Verlustes oder der Beschädigung bei Beförderung von Gütern, Reisegepäck, Thieren und Fahrzeugen.

In der zu Amsterdam abgehaltenen diesjährigen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wurde bekanntlich der Antrag (vgl. S. 743) betreffend:

> die Bestimmung eines von allen Verwaltungen nach denselben Grundsätzen gleichmässig zu erhebenden Frachtzuschlags bei Werths- und Interesse-Declarationen für alle Theile des Güterverkehrs,

der genannten Commission zu dem Zwecke überwiesen, um einen angemessenen Frachtzuschlag zu ermitteln und der möglichst bald nach dem 1. December d. J. zusammen zu berufenden ausserordentlichen General-Versammlung zur Beschlussnahme zu unterbreiten.

Es erschien von hoher Wichtigkeit, über die Höhe der Frachtzuschläge bei Werths- und Interesse-Declarationen recht bald eine Einigung unter den zum Vereine gehörigen Verwaltungen herbeizuführen, da gerade die bisher hervorgetretene Verschiedenheit der Ansichten über diese Frage das Hinderniss gewesen ist, dass die bestehenden Eisenbahn-Verwaltungen die so dringend gebotene neue Redaction ihrer Reglements zum grossen Theil nicht haben zum Abschluss bringen können und da selbstredend die von verschiedenen Verwaltungen und Verbänden angenommenen verschiedenen Frachtzuschlagssätze an sich schon mannigfache Inconvenienzen für die Eisenbahn-Verwaltungen und das Publicum zur Folge haben müssen.

Diese Gründe veranlassten die Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn, diesen Gegenstand zur Erörterung zu bringen, indem dieselbe eine Zusammenstellung von Frachtzuschlägen vorlegte, welche ihr geeignet zu sein schienen, auf der einen Seite die berechtigten Interessen des Publicums zu wahren, auf der andern Seite die Eisenbahn-Verwaltungen vor Verlusten zu sichern.

Nach längerer Berathung kam die Commission in ihrer grossen Mehrheit überein, ihren Verwaltungen die Annahme folgender Frachtzuschlagssätze zu empfehlen:

1) bei Gütern, $^1/_{10}$ pro Mille des declarirten Werths für jede angefangenen 20 Meilen mit einem Minimalbetrage von $^1/_{30}$ Thlr. und Abrundung des zu erhebenden Betrages auf ganze Groschen;

2) beim Reisegepäck, die nach den Beschlüssen der General-Versammlung zu Amsterdam angenommenen Sätze (vgl. S. 743), nachdem auch die Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn ihren Antrag dadurch für erledigt erklärt hatte;

3) bei Fahrzeugen, sowie bei Thieren, 1 pro Mille des declarirten Werths für jede angefangenen 20 Meilen, mit einem Minimalbetrage von $^1/_{30}$ Thlr. und Abrundung des zu erhebenden Betrages auf ganze Groschen.

Gleichzeitig erfolgte eine Besprechung über die, im Falle von Declarationen des Interesses bei Versäumniss der Lieferfristen zu erhebenden Frachtzuschlagssätze.

Die Mehrheit proponirte, den resp. Verwaltungen bei Interessen-Declarationen für versäumte Lieferzeit bei allen Transportgegenständen die Annahme eines Frachtzuschlagssatzes von 2 pro Mille des declarirten Interesses für jede angefangenen 20 Meilen, mit einem Minimalbetrage von 10 Sgr. und unter Abrundung der zu erhebenden Beträge auf ganze Groschen, anzuempfehlen.

Die geschäftsführende Direction proponirt nun Annahme und sofortige Einführung der von der Commission vorgeschlagenen Sätze.

Die Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung hat nunmehr definitiv zu der provisorischen Fortdauer des von der ausserordentlichen General-Versammlung in Dresden beschlossenen Vereins-Güter-Reglements bis zur nächstjährigen ordentlichen General-Versammlung des Vereins ihre Zustimmung ertheilt und ihre Entschliessung über die Zustimmung zu einer weiteren Fortdauer des Reglements bis zur Einsicht des Ergebnisses der in dieser nächstjährigen ordentlichen General-Versammlung zu treffenden Revision des Reglements sich vorbehalten.

Es ist daher eine ausserordentliche General-Versammlung wegen des Vereins-Güter-Reglements nunmehr nicht weiter nothwendig, vielmehr werden die bezüglichen Berathungen erst in der nächsten ordentlichen General-Versammlung (Juli 1863) stattfinden.

Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

†† **Werrabahn.** (Project einer Anschlussbahn von Grimmenthal bei Meiningen nach Suhl). In Suhl hat sich ein Comité für die Herstellung der vorgedachten Eisenbahnlinie zur Verbindung der gewerbreichen Suhler Gegend mit der Werrabahn gebildet, welches jetzt die Nivellements und sonstigen speciellen Vorarbeiten anfertigen lässt, um einen Ueberblick der erwachsenden Baukosten zu gewinnen und demnächst die Rentabilitätsfrage zu erörtern. Dem Vernehmen nach wird das Unternehmen durch die Werrabahn und die Thüringische Bahn unterstützt, zumal die Vorarbeiten durch Techniker der Ersteren aufgenommen werden. Die Linie würde die Ortschaften Dillstädt und Heinrichs berühren und eine Ausdehnung von ungefähr drei Meilen haben.

Nassauische Staatsbahn. Wiesbaden, 20. December. Der letzte Rest der Nassauischen Staatsbahn — die Strecke Weilburg-Wetzlar — ist nunmehr ebenfalls vollendet und wird noch im Laufe dieses Monats dem Betrieb übergeben werden, vorausgesetzt, dass es gelingt, innerhalb dieser Zeit die polizeiliche Uebernahme durch den Staat zu bewerkstelligen, zu welcher Preussen mitzuwirken hat, da die Bahnstrecke zum Theil auf Preussischem Gebiete liegt. — Seitens des Königl. Preuss. Eisenbahn-Commissariats in Cöln soll die polizeiliche Abnahme der fraglichen Strecke der Lahneisenbahn am 24. d. Mts. stattfinden, worauf dann die Genehmigung der Kgl. Preuss. Staats-Regierung zur Betriebs-Eröffnung noch zu erfolgen hat.

♀ **Oesterr. Staatsbahn.** Dem Vernehmen nach sind die Tracirungsarbeiten für die Verbindung der nördlichen und südöstlichen Linien der Staatsbahn-Gesellschaft bereits beendigt. Die Hauptpuncte der Trace sind: Raaber-Bahnhof, Grossenzersdorf, Wolkersdorf, Mistelbach, Laa, Znaim, Trebitsch, Iglau, Deutschbrod, Jenikau, Kuttenberg, Neu-Kollin. Von Trebitsch soll eine Verbindung mit der Rossitzer Bahn hergestellt werden. Durch diese Trace würde einerseits die Verbindung zwischen dem Südosten und Nordosten bedeutend kürzer gegen früher sein und die Bahn selber dürfte, da sie wichtige Industriecentren durchschneidet, einen bedeutenden Localverkehr vermitteln. Was die Verbindung mit der Rossitzer Bahn anbelangt, so wird hiermit der Verkehr zwischen Brünn und Wien beabsichtigt, um die Emancipirung der Staatsbahn von der Nordbahn vollständig zu erzielen.

♀ **Die Verbindung zwischen der Nordbahn und Theissbahn.** Der ehemalige Polizeiminister Freiherr von Thierri hat für sein Bahnproject betreffend die Erbauung eines Schienenweges, der Ungarn und Siebenbürgen durchschneidend, mittelst der Theissbahn und Nordbahn den kürzesten Weg zwischen der Nordsee und dem schwarzen Meere herstellen soll, bedeutende Englische Capitalisten gewonnen. Diese Bahn liegt nicht nur im Interesse Oesterreichs und speciell Ungarns, sondern auch England erwartet hiervon politische Vortheile, indem durch dieselbe eine directe und sichere Verbindung mit dem Oriente hergestellt würde, als es durch das unsichere Meer möglich ist. Zur Realisirung dieses grossartigen Planes hat Freiherr Thierri die Concession zu den Vorstudien für die Linie Oderberg-Kaschau eingeholt. Ingenieure haben bereits eine Trace ausgesteckt, welche direct vom Bahnhofe in Oderberg ihren Ausgang nimmt. Die schon öfter berührte Uebernahme der Theissbahn und die Fortsetzung derselben von Arad über Hermannstadt nach dem Rothenthumpasse, für welche Letztere sich neuerdings eine grosse Firma Wiens (Rothschild) interessirt, bildet dann den Anschluss der Unternehmung auf Oesterreichischem Boden, welche in der Ausführung der Moldau-Wallachischen Bahnen ihre Ergänzung finden wird. Von der projectirten Linie werden die Strecken Oderberg-Kaschau und Arad-Rothenthurmpass kostspielige technische Schwierigkeiten bieten; allein dieser Mehraufwand wird anderseits durch den billigen Ankaufspreis des Grundes und Bodens, die billige Anschaffung von Eisen, Holz und Steinen, welche die von der Linie berührten Gegenden im Ueberfluss und beliebiger Auswahl darbieten, reichlich ersetzt. Bezüglich der sogenannten Waagthalbahn, welche einen Theil der obigen Bahn bildet, erfährt man, dass Freiherr von Thierri kaum die definitive Concession erhalten dürfte, indem eine Belgische Gesellschaft unter Emil Reykam um die Concession concurrirt, und auf jede Zinsengarantie verzichtet. Die Bahn dieser Gesellschaft würde bei Weisskirchen in Mähren an die Nordbahn sich anschliessen.

Eisenbahn-Betrieb.

♀ **Die Kaiserin Elisabeth-Bahnverwaltung** hat mit der Belgischen Staatsbahn ein Uebereinkommen getroffen, das für die Handels- und Geschäftswelt von wesentlichem Interesse und von Bedeutung sein dürfte, weil ihm zufolge zwischen den Stationen der Kaiserin Elisabeth-Bahn: Wien und Linz und den Stationen der Belgischen Staatsbahn: Antwerpen, Bergen, Brüssel, Brügge, Charleroi, Courtrai, Gent, Löwen, Lüttich, Ostende, Tournai und Verviers ein directer Eilgut- und Frachtenverkehr eingerichtet ist, welcher am 15. Decbr. d. J. ins Leben getreten ist.

♂ **Die Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft** nimmt ein verloosbares Silberanlehen im Betrage von 300,000 Thlrn. oder 450,000 Gulden Oesterr. Währ. in Silber auf und hat bereits die nöthigen Schritte zur behördlichen Bewilligung dieser Finanzoperation eingeleitet. Sobald die Genehmigung eintrifft, wird die Eisenbahn-Verwaltung die Einladungen an die verschiedenen Creditinstitute ergehen lassen, ihr Offerte zu machen, zu welchem Course sie das Papier übernehmen wollen. Die Verzinsung ist auf 5 % festgesetzt. Jährlich wird ein Procent zur Amortisirung der Effecten verwendet, die Zinsen für

die eingelösten Papiere jedoch fortwährend demselben Zwecke gewidmet, so dass nach dem Tilgungsplane das Anlehen binnen 43—45 Jahren vollständig aus dem Verkehre gezogen ist. Die genannte Eisenbahngesellschaft steht gegenwärtig mit der Staatsverwaltung auch wegen der Anlage einer Telegraphenleitung von Brünn nach Segengottes in Unterhandlung und gibt man sich der Hoffnung einer Realisirung dieses Vorschlages hin, trotzdem hierdurch das für das laufende Jahr festgesetzte Präliminare der Anlagen für Telegraphen überschritten würde.

Main-Neckar Bahn. (Directer Güterverkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn). Mit dem 10. December ist zwischen den wichtigeren Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und den Stationen der Main-Neckar Bahn, nämlich: Heidelberg, Friedrichsfeld, Ladenburg, Weinheim, Heppenheim, Bensheim, Zwingenberg, Eberstadt, Langen und Frankfurt (nur mit Dieburg und Babenhausen) eine directe Abfertigung der Güter und Thiere via Darmstadt ins Leben getreten. Dieselbe erstreckt sich auch noch auf Mannheim, Station der Badischen Bahn und die Station Offenbach, bei letzterer jedoch mit Ausschluss der Thiere. Durch diese neue Verkehrsverbindung wurde einem vielfach gewünschten Bedürfnisse abgeholfen.

Briefkasten.

An unsere geehrten Correspondenten. Da wir von Neujahr an zusammenhängende Correspondenzen über die verschiedenen Eisenbahngebiete zu bringen beabsichtigen, so ersuchen wir Sie ergebenst, Ihre Nachrichten uns zusammenhängend, als Wiener, Berliner, Stuttgarter, Münchener, Cölner, Frankfurter etc. Correspondenz mit einer kurzen Inhaltsangabe als Ueberschrift mittheilen zu wollen.

Herrn Dr. J. M. in Freiberg. Was wir versprachen, wird gehalten. Was die beiden zurückgesetzten Aufsätze anlangt, so überlassen wir es Ihnen, dieselben uns in Abschrift wieder zugehen zu lassen.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung zur Zeichnung von neuen Stamm-Actien der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zum Zweck der Erbauung einer Lübeck-Hamburger Eisenbahn.

Die Lübeck-Büchener-Eisenbahn-Gesellschaft hat in ihrer am 30. Juli 1858 zu Lübeck abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung beschlossen:

den Bau einer von der Lübeck-Büchener Eisenbahn abzweigenden, von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg führenden Eisenbahn auf Grund des vorgelegten Bauplanes zu übernehmen

und

das auf 3,600,000 Thlr. Preuss. Courant veranschlagte Baucapital durch Ausgabe von 18,000 neuen Stamm-Actien herbeizuschaffen.

Auf desfallsiges Ansuchen haben Se. Majestät der König von Dänemark unter dem 24. April 1860 und der Hohe Senat der freien und Hansestadt Lübeck unter dem 17. December 1860 es genehmigt, dass jenes Baucapital den Beschlüssen der Generalversammlung vom 30. Juli 1858 gemäss herbeigeschafft und eine öffentliche Aufforderung zur Zeichnung dieser Actien auf Grundlage der betreffenden Bestimmungen des Statuts, namentlich dessen Abschnitt II, erlassen werde.

Die Concessionen zum Bau und Betriebe der Lübeck-Hamburger Eisenbahn sind Seitens der Hohen Territorial-Regierungen, insbesondere von Seiten Sr. Majestät des Königs von Dänemark unter dem 24. April 1860, von Seiten des Hohen Senates der freien und Hansestadt Lübeck unter dem 29. November 1862 und von Seiten des Hohen Senates der freien und Hansestadt Hamburg unter dem 1. December 1862 ertheilt worden.

Indem wir nunmehr zur Zeichnung der neu auszugebenden, mit den bisherigen Actien der Lübeck-Büchener Eisenbahn gleichberechtigten, mithin an dem alten Lübeck-Büchener, wie an dem neuen Lübeck-Hamburger Eisenbahnunternehmen nach Massgabe des Statuts vom 23. Februar 1857 gleichmässig participirenden neuen Stammactien, jede zu 200 Thlr. Preuss. Courant oder $266^2/_3$ Thlr. R.-M. einladen, reserviren wir uns 1250 Stück derselben, welche dem Hohen Senate der freien und Hansestadt Hamburg in Zahlung für die unserer Gesellschaft auf dem Hamburgischen Gebiete abgetretenen Staatsländereien zugestellt werden sollen.

Die Actienzeichnung wird zu **Lübeck** im Büreau unserer Hauptcasse auf dem Bahnhofe in den Tagen vom 5. bis 8. Januar 1863, Nachmittags von 2 bis 5 Uhr, zu **Hamburg** im Geschäftslocale der Herren Notarien Dres. Söhle und Sillem, grosse Bäckerstrasse No. 13, in den Tagen vom 5. bis zum 7. Januar 1863 von 9 bis 12 Uhr und zu **Oldesloe** im Hause des Herrn Dr. Thomsen, Hagen No. 45, gleichfalls vom 5. bis zum 7. Januar 1863, Vormittags von 9 bis 12 Uhr, in Gegenwart eines Mitgliedes der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft und zweier Notare (oder einer auf Protocollführung beeidigten Person) vermittelst Ausfüllung gedruckter Formulare stattfinden. Diese Formulare sind mit dem vollen Namen, unter Angabe des Standes und der Wohnung und, wenn für einen Abwesenden gezeichnet wird, unter Beifügung der Worte: Uebergeben durch . . . . . mit Beifügung des vollen Namens, des Standes und der Wohnung, zu unterzeichnen.

Bei der Anmeldung zur Actienzeichnung sind 5% des gezeichneten Actiencapitals baar zu deponiren.

Die Bedingungen, unter welchen die Actienzeichnung stattzufinden hat, sind in dem Gesellschaftsstatute vom 23. Februar 1857, Abschnitt II. festgestellt.

Sollte in dem für die Actienzeichnung ausgesetzten Termine eine grössere Zahl als 16,750 Actien gezeichnet werden, so sind die zu viel gezeichneten Actien denjenigen Zeichnern, welche sich mit mehr als einer Actie betheiligt haben, nach Verhältniss wieder abzuschreiben, worauf der für diese Actien geleistete Einschuss zurückbezahlt wird.

Das Resultat der Actienzeichnung wird spätestens 8 Tage nach dem Schlusse derselben durch die Lübecker Zeitung, die Lauenburgische Zeitung, den Hamburger Correspondenten und den Preussischen Staatsanzeiger bekannt gemacht werden.

Die Zeichner der neuen Actien nehmen an allen Rechten der Actionäre, welche das Statut der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft vom 23. Februar 1857 denselben beilegt, Theil. Denselben werden nach § 17 dieses Statuts die auf die Actien geleisteten Einschüsse während der auf ungefähr 2 Jahre angenommenen Bauzeit, vom letzten Tage eines jeden Zahlungstermines an, bis zum nächsten Quartaltage nach der vollständigen Eröffnung der Bahn, mit $4^1/_2$ pCt. jährlich verzinset. Mit diesem Tage tritt nach § 18 und 19 des Statuts das Recht der Actieninhaber auf Theilnahme an dem Reinertrage des gemeinsamen Unternehmens in Kraft und wird, falls bis dahin das ganze Actiencapital noch nicht eingezahlt sein sollte, der Antheil der neuen Actionäre nach dem Verhältnisse ihrer geleisteten Einzahlungen und der noch übrigen Zeit des laufenden Betriebsjahres berechnet.

Abdrücke der von den Hohen Regierungen ertheilten Concessionen, des Statuts der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft und der Formulare für die Anmeldungen zur Actienzeichnung können vom 29. December 1862 an im Verwaltungsbüreau auf dem Bahnhofe zu Lübeck, zu Hamburg im Geschäftslocale der Herren Notarien Dres. Söhle und Sillem, grosse Bäckerstrasse No. 13 und zu Oldesloe im Hause des Herrn Dr. Thomsen, Hagen No. 45, entgegengenommen werden.

Lübeck, den 13. December 1862.

Die Direction
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Die am 2. Januar 1863 fälligen Zinscoupons der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft:

1. Serie I. No. 6.
2. „ II. No. 10.
3. „ III. No. 3 und
4. „ IV. No. 12

werden von dem gedachten Tage ab bis ultimo Januar k. J.

durch unsere Hauptcasse in **Erfurt** (Vormittags in den gewöhnlichen Geschäftsstunden),

durch die Billet-Expeditionen in den an der Thüringischen Bahn belegenen Städten, nach vorausgegangener Anmeldung,

und die sub 1. 3. 4 erwähnten Coupons durch Herrn **J. H. Cohn** in **Dessau** und für dessen Rechnung durch die Herren **Breest & Gelpcke** in **Berlin**, durch die Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne** in **Frankfurt a. M.** und

durch die **Leipziger Bank** in **Leipzig**,

dagegen die Coupons sub 2

durch die Herren **Breest & Gelpcke** in **Berlin**,

durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne** in **Frankfurt a. M.**

durch die **Leipziger Bank** in **Leipzig**

durch Herrn **A. Stürcke** hier und unsere Haupt-Casse bezahlt. Die nach dem letzten Januar k. J. noch nicht eingelösten Zinscoupons können nur durch unsere Haupt-Casse in Erfurt eingelöst werden.

Erfurt, den 13. December 1862.

Die Direction.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 2. Januar fut. ab und während des ganzen Monats Januar werden die alsdann fälligen

Zins-Coupons der vierprocentigen Prioritäts-Actien und vier und einhalbprocentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft, ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen, in den Vormittagsstunden der Wochentage von 9—12 Uhr in unserer Gesellschafts-Hauptcasse am Askanischen Platz No. 6 eingelöst werden.

Behufs schneller Abfertigung wird gebeten, den Coupons deutlich geschriebene, nach der Nummernfolge geordnete und nach den verschiedenen Kathegorien event. gesonderte Verzeichnisse beizufügen, auch bezüglich auf die schon früher fällig gewesenen Coupons ein Gleiches zu thun.

In **Leipzig** geschieht die beregte Einlösung in den Tagen **vom 2. bis 17. Januar fut. einschliesslich, bei unserer Gütercasse auf dortigem Bahnhof. Ausnahmsweise werden bei unserer Hauptcasse in Berlin die Coupons auf Verlangen auch schon vom 15. d. Mts. ab eingelöst.**

Berlin, den 3. December 1862.

Die Direction.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Rheinische Eisenbahn. 1. December 1862.

A. Fehlende. **Cöln:**

B 6. 1 Ballen Lumpen.
K & B 3053. 1 Kiste Kammgarn (161½ Pfd.).
R E G 479. 1 leinene Wagendecke.

Capellen:

1 Sack Kartoffeln (100 Pfd.).

Neuwied:

H 1406. 1 leeres Fass (125 Pfd.).

Eschweiler:

G S 2. 1 Ballen Emballage (119 Pfd.).

B. Ueberzählige. **Cöln:**

1 lederne Wagendecke ohne Bezeichnung, 17½ Fuss lang, 11½ breit.
2 leinene Wagendecken ohne Bezeichnung.
2 Säcke Nüsse (199 Pfd.).

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. November.

1862 185,055 Thlr. bis ult. Nov. 1862 1,843,041 Thlr. Differenz 1862
1861 176,539 „ „ „ „ 1861 1,787,861 Thlr. + 55,180 Thlr.

Ruhr-Sieg Eisenbahn.

1862 55,500 Thlr. bis ult. Nov. 1862 539,341 Thlr.
1861 44,574 „ „ „ „ 1861 272,532 „ + 266,809 Thlr.

Witten-Duisburger Eisenbahn.

1862 38,995 Thlr., bis ult. Nov. 1862 305,884 Thlr.
1861 7,971 „ „ „ „ 1861 69,516 „ + 236,368 Thlr.

Prinz-Wilhelm Eisenbahn.

1862 18,605 Thlr. bis ult. Nov. 1862 194,955 Thlr.
1861 20,630 „ „ „ „ 1861 218,461 „ + 23,506 Thlr.

Kgl. Saarbrücker Eisenbahn. Saarbrücker u. Trierer-Bahn.

	f. Pers.	f. Güter	f. Kohlen.	Extraord.	Summa	Bis ult. Nov. 1862
Novbr. 1862 Thlr.	16,050	19,503	45,773	7,181	88,507	1,030,542

Bis ultimo November 1861: 922,548, daher 1862: + 107,994

Rhein-Nahe-B.	12,300	26,500	1,282	40,082	501,582

Bis ultimo November 1861: 464,876, daher 1862: + 36,706

Homburger Eisenbahn. November 1862:

für Pers.	Gepäck u. Hunde	Güter	Summa	Novbr. 1861:
9,449 fl. 46 kr.	254 fl. 47 kr.	1,824 fl. 26 kr.	11,528 fl. 59 kr.	12,420 fl. — kr

I. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Einnahmen	für Personen	Güter	Extraord.	Summa	bis ult. Novbr.
Novbr. 1862* Thlr.	18,760	28,641	2,357	49,758	547,241 Thlr.
„ 1861** „	18,650	27,428	2,946	49,024	560,046 „
Mithin 1862: Thlr.	+ 110	+ 1,213	— 589	+ 734	— 12,805 „

II. Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn.

Novbr. 1862* Thlr.	7,480	29,646	1,373	38,499	345,732 „
„ 1861** „	7,467	27,561	1,496	36,524	326,703 „
Mithin 1862: Thlr.	+ 13	+ 2,085	— 123	+ 1,975	+ 19,029 „

* Provisorisch. ** Definitiv.

Magdeburg-Wittenberge'sche Eisenbahn.

	für Personen	für Güter	Extraord.
Novbr. 1862	7,946 Thlr. 4 Sgr.	27,191 Thlr. 29 Sgr.	1,019 Thlr. — Sgr.
„ 1861	7,829 „ 2 „	25,971 „ 1 „	2,256 „ 11 „

Total-Einnahme Novber. 1862 36,157 Thlr. 3 Sgr., 1861 36,056 Thlr. 14 Sgr. 10 Pf.

Württembergische Staatseisenbahnen. November 1862.

	Einnahme für Pers., Gepäck etc.	Güter	Summa:
Novbr. 1862	160,549 fl. 9 kr.	350,364 fl. 41 kr.	510,913 fl. 50 kr.
Novbr. 1861	131,920 „ 1 „	279,248 „ 19 „	411,168 „ 20 „
„ 1862	+ 28,629 „ 8 „	+ 71,116 „ 22 „	+ 99,745 „ 30 „

II. Privat-Anzeigen.

Patentirte Erfindung für Eisenbahnen.

Der Unterzeichnete beehrt sich hiermit, auf seinen patentirten und bereits auf mehreren Bahnen mit dem besten Erfolg angewendeten Apparat **„Federregulirmaschine“** zur genauen Bestimmung der Belastung von Locomotiv-Tragfedern, wodurch der grösste Theil der störenden Bewegungen beseitigt wird, aufmerksam zu machen.

Der genannte Apparat ist auf jeder Stelle der Bahn anwendbar und da das Gewicht desselben nur etwa $3_{,5}$ Ctr. beträgt, so kann derselbe leicht an jede Stelle transportirt werden.

Die Regulirung der Federn, an der dienstfertigen Locomotive kann in ganz kurzer Zeit und auf einige Pfunde genau, geschehen.

Der Preis eines Exemplars ist, mit Garantie für die Brauchbarkeit, auf 425 fl. oder 242 Thlr. 26 Sgr. ab Darmstadt festgesetzt und siehet der Unterzeichnete geneigtesten Aufträgen entgegen.

Adr. **Rheinstrasse No. 11, Darmstadt.**

L. Starck, Techniker.

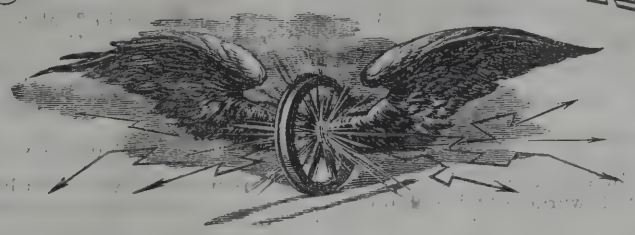
Verlegt und herausgegeben von dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

N° 104. **Zeitung des Vereins** 1862.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.



deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 27. December 1862.

Inhalt: Widerstand auf Eisenbahnen. — Die Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1861. III. Reserve- und Erneuerungs-Fonds der Privatbahnen. — Spanische Eisenbahnen. — Eisenbahnen: a. Projecte und Bau: Lübeck-Büchener Eisenbahn, Concessionsertheilung der Lübeck-Hamburger Eisenbahn. Giessen-Fulda. Hessische Ludwigsbahn, Einweihung der Rheinbrücke und der Bahn nach Frankfurt. — b. Eisenbahn-Betrieb: Preussische Eisenbahnen, November-Einnahmen. Betriebs-Einnahmen der Oesterreichischen Eisenbahnen im November 1862. Württembergische Staatseisenbahn, Anwendung der Pfeifenleine und Central-Büreau für fehlende Frachtstücke. Sächsische Staatsbahn. Freiberg-Tharandt, Betriebsergebnisse. Albertsbahn, Betriebsergebnisse. Thüringische Eisenbahn, ausserordentliche General-Versammlung. — Ausland: Französische Eisenbahnen. — Anzeiger: I. Officieller Theil: Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Tarifsätze. Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelm Eisenbahn, Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Ital. Eisenbahn-Gesellschaft und Rhein-Nahe Eisenbahn, Zinsenzahlung. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn, Submission. Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn, neues Reglement nebst Tarif. — Fehlende etc. Güter der Thüringischen und Werra-Eisenbahn. — II. Privat-Anzeigen.

Widerstand auf Eisenbahnen.

In der am 2. und 3. October d. J. zu Bremen abgehaltenen Versammlung von oberen Betriebs-Beamten des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes wurde eine Ausarbeitung des Maschinendirectors Kirchweger in Hannover über die Grösse des Widerstands-Coefficienten bei Eisenbahnfuhrwerken für geringe Geschwindigkeiten vorgelegt, worin Mittheilungen über Dynamometer-Versuche gemacht sind, die in den Jahren 1860 und 1862 auf den Hannoverschen Bahnen angestellt wurden. Der erste Versuch wurde an einem Extra-Kohlenzuge ausgeführt, da man dabei am leichtesten das Totalgewicht des ganzen Zuges berechnen konnte. Dieses Gewicht betrug 12,554 Ctr. excl. Maschine und Tender. Am Dynamometer wurde auf einer Steigung 1 : 300 eine mittlere Zugkraft von 63 Ctr. bei 5 bis 10 Fuss Geschwindigkeit pro Secunde beobachtet. Auf einer etwa ⅔ Meilen langen horizontalen Bahnstrecke betrug die Zugkraft bei 30 bis 35 Fuss Geschwindigkeit im Durchschnitt 27 Ctr. Wenn man den auf der Steigung 1 : 300 gefundenen Werth auf die Horizontale reducirt, so berechnet sich bei der geringeren Geschwindigkeit von 5 bis 10 Fuss eine Zugkraft auf der Horizontalen von $63 - \frac{12554}{300} = 21$ Ctr. Dass bei der viel grösseren Geschwindigkeit von 30 bis 35 Fuss die Zugkraft um 6 Centner grösser, nämlich gleich 27 Ctr. war, erklärt sich leicht durch den grösseren Luftwiderstand. Für geringere Geschwindigkeiten von 5 bis 10 Fuss ergiebt sich also nach diesem Versuch der Widerstands-Coefficient zu $\frac{21}{12554} = \frac{1}{598}$. Die neueren Versuche im Jahr 1862 ergaben noch erheblich kleinere Widerstands-Coefficienten.

Um die Richtigkeit jener Versuche zu prüfen, wurde die von der Locomotive ausgeübte Zugkraft Z nach der Formel $Z = \frac{p \cdot l \cdot d^2}{D}$ berechnet, worin für den vorliegenden Fall der Kolbendurchmesser $d = 15$ Zoll, der Kolbenhub $l = 24$ Zoll, der Triebrad-Durchmesser $D = 60$ Zoll und die Dampfspannung $p = 70$ Pfd. pro Quadratzoll (bei Annahme von 93½ Pfd. Dampfspannung im Kessel und von 75 Procent Nutzeffect für die Leistung der Maschine) einzusetzen war. Daraus ergab sich sodann $Z = 63$ Ctr., also in genauer Uebereinstimmung mit der auf der Steigung 1 : 300 vorgenommenen dynamometrischen Messung. In Wirklichkeit muss indessen, wenn das Dynamometer als richtig angenommen wird, bei dem oben erwähnten Versuch die von der Maschine ausgeübte Zugkraft noch grösser als 63 Ctr. gewesen sein, da zur Fortbewegung der Locomotive und des Tenders jedenfalls noch eine Zugkraft von einigen Centnern ausser der mit dem Dynamometer gemessenen Kraft von 63 Ctr. zur Fortbewegung der Kohlenwagen erforderlich war.

Auf eine andere Weise lässt sich der Widerstand der Eisenbahnwagen bei geringen Geschwindigkeiten noch ermitteln, wenn man die Widerstände der Zapfenreibung und der rollenden Reibung, jeden für sich, berechnet und beide addirt. Um den Widerstandscoefficienten für die Zapfenreibung genau zu ermitteln, wurden in den Jahren 1861 und 1862 vom Maschinendirector Kirchweger umfassende Versuche in den Bahnhofs-Werkstätten zu Hannover angestellt, welche den Mitgliedern der diesjährigen Versammlung Deutscher Architecten und Ingenieure zu Hannover durch eine gedruckte Beschreibung zur Kenntniss gebracht wurden. Der bei diesen Versuchen benutzte Apparat bestand darin, dass eine gewöhnliche Eisenbahnwagenaxe auf 2 Lagern ruhte, welche auf einer aus Schwellen hergestellten Unterlage angebracht waren, und mit Hülfe einer auf der Axe befestigten Riemenscheibe in Umdrehung gesetzt wurde. Das eine der beiden Lager der Axe war nicht durch einen Deckel geschlossen, sondern es lag dort oben auf dem Axenschenkel eine gewöhnliche Axbüchse, worauf ein doppelarmiger Hebel angebracht war, mit einer Wagschale an jedem Ende. Eine dieser Wagschalen wurde bei jedem Versuch so lange einseitig belastet, bis der Hebel durch die sich drehende Axe nicht mehr aus seiner horizontalen Lage gebracht wurde, und zwar machte man jedes Mal 2 Versuche, d. h. man liess die Axe in beiden Richtungen umlaufen und nahm von den beiden sich ergebenden Uebergewichten zur Bestimmung des Reibungscoefficienten das arithmetische Mittel. Die directe Belastung des Axschenkels durch Gewichte, welche gleichmässig an beide Seiten des Hebels angehängt waren, hielt sich innerhalb der bei Eisenbahnwagen üblichen Grenzen von 20 bis 80 Ctr. Die Hauptresultate der Versuche ergaben Folgendes:

1) Der Reibungscoefficient liegt für eiserne oder Gussstahl-Axen mit Lagern von Zinncomposition oder Hartblei, bei Anwendung von Rüböl oder Cohäsionsöl zur Schmiere, zwischen $0{,}_{0090}$ und $0{,}_{0099}$.

2) Derselbe ist für Bronzelager etwa gleich $0{,}_{0141}$, also um etwa 50 Procent grösser als für Zinncomposition oder Hartblei.

3) Innerhalb der auf Eisenbahnen üblichen Grenzen der Geschwindigkeit und der Belastung scheint der Reibungscoefficient sowohl von der Geschwindigkeit als von der Belastung, der äusseren Temperatur und der grösseren oder kleineren Tragfläche der Axschenkel unabhängig zu sein.

4) Im Zustand der Ruhe ist der Reibungscoefficient fast 10mal so gross als bei der Bewegung.

5) Bei sehr geringen Belastungen, nämlich unter 10 Ctr. etwa, scheint der Reibungscoefficient um so grösser zu werden, je geringer die Belastung wird.

6) Für Talg und Palmölschmiere zeigte sich die Reibung bei kleineren Belastungen grösser als bei den flüssigen Schmiermaterialien; bei grösseren Belastungen hingegen war die Reibung überall fast dieselbe.

Aus diesen Versuchen geht also hervor, dass man den Reibungscoefficienten für die Zapfenreibung von Eisenbahnwagen in gewöhnlichen Fällen etwa gleich $0{,}_{0095}$ annehmen darf. Den Coefficienten der rollenden Reibung giebt Pambour zu $0{,}_{02}$ an, was freilich reichlich gross ist, indessen hier ebenfalls angenommen werden mag. Es ist dann, wenn R den Radhalbmesser, r den Halbmesser der Axschenkel (beides in Zollen ausgedrückt) bezeichnet und wenn angenommen wird, dass das Gewicht der Axen und Räder gleich $^1/_{11}$ vom Gesammtgewicht Q des Zuges sei, die Zugkraft $Z = 0{,}_{0095} \cdot \frac{r}{R} \cdot \frac{10}{11} Q + \frac{0{,}_{02}}{R} \cdot Q$.

Wenn ferner R = 19 Zoll und r = $1^5/_8$ Zoll angenommen wird, so erhält man $Z = \frac{1}{558} Q$.

Vom Ingenieur Clauss in Braunschweig waren früher Dynamometer-Versuche angestellt, wonach der Widerstands-Coefficient zu $\frac{1}{209}$ bis $\frac{1}{267}$ sich ergab, welche Resultate indessen viel zu ungünstig sind. Bei anderen von Herrn Clauss angestellten Versuchen, wobei die Wagen auf einem Versuchsgleis mit einer kleinen Steigung herabrollten und wobei der Widerstands-Coefficient durch Rechnung aus der Grösse der durchlaufenen Wege ermittelt wurde, ergab sich dieser Coefficient

für Cöln-Mindener Wagen zu $\frac{1}{643}$,

„ Hannoversche Wagen zu $\frac{1}{676}$,

für Magdeburg-Halberstädter Wagen zu $\frac{1}{658}$.

Durch Versuche, welche im Jahr 1855 oder 1856 vom Sächsischen Eisenbahn-Director M. v. Weber angestellt wurden, fand sich der Widerstands-Coefficient für Eisenbahnwagen mit einfachen Lagern zu $\frac{1}{635}$ bis $\frac{1}{725}$ und für Wagen mit Busse'schen Doppellagern zu $\frac{1}{470}$ bis $\frac{1}{666}$. Demzufolge wird man im Allgemeinen bei geringen Geschwindigkeiten von 5 bis 10 Fuss den Widerstands-Coefficienten für Eisenbahnfuhrwerk unter gewöhnlichen Verhältnissen höchstens gleich $\frac{1}{600}$ anzunehmen brauchen, was bei den obigen Voraussetzungen einem Coefficienten der rollenden Reibung gleich $0{,}_{0176}$ entsprechen würde.

Die Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1861. III. Reserve- und Erneuerungs-Fonds der Privat-Eisenbahnen.

Bezeichnung der Bahnen	Reservefond				Erneuerungsfond				Bemerkungen.
	Einnahme aus den Ueberschüssen	Sonstige Einnahme	Ausgabe	Bestand Ende 1861	Einnahme aus den Ueberschüssen	Sonstige Einnahme	Ausgabe	Bestand Ende 1861	
I. Norddeutsche Eisenbahnen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1. Aachen-Düsseldorf	7,390	1,072	7,473	25,131	100,267	17,676	86,941½	106,191½	
2. Aachen-Mastricht	—	—	—	—	—	—	—	—	
3. Altona-Kiel	35,164	—	18,109	346,077	—	—	—	—	
4. Bergisch-Märkische	16,998	5,125	36,529	67,357	203,174	50,778	225,195	100,354	
5. Berlin-Anhaltische	—	—	—	50,000	294,446	—	239,395	202,569	
6. Berlin-Hamburg	239,663	138,490	166,322	774,310	—	—	—	—	
7. Berlin-Potsdam-Magdeburg	—	—	—	500,000	—	—	—	—	
8. a. Berlin-Stettin-Stargard	7,371	—	18,293	7,073	221,434	59,164	150,463	789,442	
b. Stargard-Cöslin-Colberg	—	—	—	133,350	86,521	39,328	31,157	204,665	
9. Breslau-Schweidnitz-Freiburg	—	—	—	20,000	120,000	19,847	127,944½	254,554	
10. Cöln-Minden	6,818	2,244	9,062	100,000	400,206	416,320	640,977	1,286,648	
11. Dresden-Tharandt	—	—	—	—	—	—	—	—	
12. Glückstadt-Elmshorn	—	—	—	—	—	—	—	—	
13. Kurf. Friedrich Wilhelms Nordb.	60,000	4,012	1,995	135,680	—	—	—	—	
14. Leipzig-Dresden	—	—	—	500,000	—	—	—	—	
15. Löbau-Zittau	—	—	—	—	—	—	—	—	
16. Lübeck-Büchen	16,116	8,150	17,446	115,057	—	—	—	—	
17. Magdeburg-Halberstadt	91,978	197,858	83,943	405,791	—	—	—	—	
18. Magdeburg-Leipzig	84,929	19,973	127,801	246,217	—	—	—	—	
19. Magdeburg-Wittenberge	—	—	—	320,000	76,362	3,673	49,249	115,624	
20. Mecklenburgische	21,750	7,673	34,870	42,624	43,250	73	5,010	108,032	
21. Neisse-Brieg	29,000	—	31,072	22,362	—	—	—	—	
22. Niederschlesische Zweigbahn	—	1,714½	1,732	38,184	32,896	1,430	13,275	61,246	
23. a. Oberschlesische	12,255	9,017	2,255	18,183	460,000	13,542	248,811	954,769	
b. Breslau-Posen-Glogau	—	—	—	—	123,267	1,575	54,776	142,220	
c. Zweigbahn	—	—	—	—	6,132	—	1,910	4,222	
24. Oppeln-Tarnowitz	2,500	284	6,164	2,500	22,500	7,754½	8,790	65,147½	
25. Prinz Wilhelmsbahn	2,240	1,302	1,230	11,011	44,936	3,050	52,370	10,625	
26. Rendsburg-Neumünster	2,775	—	—	44,208	—	—	—	—	
27. Rheinische Eisenbahn	10,000	—	22,113	60,287	277,429	6,532	232,111½	502,164	
28. Rhein-Nahe Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	
29. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	3,424½	342	5,493½	5,908	57,287	7,397	48,731½	74,510	
30. Stargard-Posen	152	—	152	20,000	144,000	—	39,055	296,191	
31. Thüringische Eisenbahn	2,160	—	2,160	100,000	240,000	381,249	366,032	255,217	
32. Wilhelmsbahn	14,932	(32,725 / 82,233)	147,914 / 7,000	71,906 / 446,089	—	—	—	—	
33. Zittau-Reichenberg	—	—	—	—	—	—	—	—	
II. Oesterreichische und Süddeutsche Eisenbahnen.	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	
34. Aussig-Teplitz	4,840	—	—	25,795	6,188	—	—	71,543	
35. Bayerische Ostbahnen	10,000	—	—	10,000	—	—	—	—	
36. Brünn-Rossitz	5,953	—	—	41,305	—	—	—	—	
37. Buschtêhrader Eisenbahn	83,470	—	61,245	152,347	—	—	—	—	
38. Frankfurt-Hanau	—	65	—	16,452	—	—	—	—	
39. Frankfurt-Homburg	2,000	—	—	2,000	—	—	—	—	
40. Galizische Carl Ludwigbahn	30,162	—	—	217,225	—	—	—	—	
41. Graz-Köflach	3,356	—	—	—	4,477	—	—	—	
42. Hessische Ludwigsbahn	—	—	—	—	110,000	—	62,622	115,298	
43. Kaiser Ferdinands Nordbahn	82,218	456,458	350,439½	2,373,443	300,000	12,170	250,252	635,944½	
44. Kaiserin Elisabethbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	
45. Nürnberg-Fürth	—	—	—	—	—	—	—	—	
46. Oesterreichische Staatsbahn	89,440	—	—	1,161,584	—	—	—	—	
47. Oesterreichische Südbahn	—	—	—	8,803,891	—	—	—	—	
48. Pfälzische Ludwigsbahn	—	—	50,000	807,124½	116,590	—	—	133,377	
49. Pfälzische Maximiliansbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	
50. Südnorddeutsche Verbindungsb.	—	—	—	—	—	—	—	—	
51. Taunusbahn	45,125	—	—	374,702	120,405	—	54,571	209,259	
52. Theissbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	

Zu 1. Der Reservefond enthält 24,100 Thlr., der Erneuerungsfond 75,150 Thlr. in Effecten. — Zu 2. Der Rechnungsabschluss am 31. Dec. 1861 enthält unter der Einnahme 4236 Thlr. für den Reservefond und 7899 Thlr. für den Erneuerungsfond. — Zu 4. Unter der Ausgabe des Reservefonds sind 28,000 Thlr. an den Baufond. — Zu 5. Hierzu kommt noch ein besonderer Reservefond für die Premsendorfer Brücke mit 184,000 Thlr. — Zu 6. Zum Bestand des Reservefonds kommen noch 184,421 Thlr. in Materialien. — Zu 7. Hierzu kommt noch eine Extra-Reserve im Betrage von 140,950 Thlr. — Zu 8. Der Erneuerungsfond heisst hier Reserve-Baufond. Zu dem angegebenen Bestande derselben kommen für 8a. 212,185 Thlr., für 8b. 27,283 Thlr. in alten Materialien. — Zu 9. Der angegebene Bestand enthält resp. 20,000 Thlr. und 239,400 Thlr. in Effecten. — Zu 12. Kein realisirbares Vermögen. — Zu 13. Incl. 73,680 Thlr. in Werthpapieren. — Zu 19. Unter dem Bestand des Reservefonds sind 300,000 Thlr. in Stammactien (Nominalwerth). — Zu 21. Der Fond heisst Reserve- u. Erneuerungsfond; sein Bestand ist nur in Effecten vorhanden. — Zu 23. Der Erneuerungsfond enthält bei 23a. 257,600 Thlr., bei 23b. 35,000 Thlr. in Effecten (Nominalwerth). — Zu 24. Unter den Ausgaben des Reservefonds sind 5946 Thlr. an den Erneuerungsfond. Der Bestand des letzteren enthält 42,690 Thlr. in Effecten. — Zu 29. Der Erneuerungsfond enthält 58,400 Thlr. in Effecten. — Zu 31. Der Erneuerungsfond besteht seit 1. Januar 1861 und enthält 102,997 Thlr. in Materialien. — Zu 32. Die oben stehenden Summen bestehen in Baarem, die unten stehenden in Effecten. — Zu 34. Der Erneuerungsfond heisst hier Dispositions-Reservefond. — Zu 43. Der erste Fond heisst Reserve- und Erneuerungs-Fond, der zweite Reservefond für Schienen. — Zu 47. Der Bestand des Reservefonds zerfällt in 1,360,000 fl. statutenmässige Reserve, 3,764,269 fl. auf Kosten der Dividende und 3,679,622 fl. aus dem Gewinn des Agio-Conto. — Zu 48. Der erste Reservefond ist bestimmt zur Deckung der Zinszuschüsse. — Zu 51. Incl. der Rücklage für 1861.

Spanische Eisenbahnen.

Der Engineer vom 17. October d. J. enthält einige Notizen über die im Bau begriffene wichtige Eisenbahn von Ciudad Real nach Badajoz, welche etwa 202 Engl. Meilen lang und zu deren Bau durch ein Königliches Decret vom 19. December 1859 die Concession dem Don José Forns ertheilt ist. Vom Staat ist zur Anlage dieser Bahn eine Subvention von 970,000 £ gewährt. Der Bau soll innerhalb 5 Jahren, also bis zum Ende des Jahres 1864, vollendet sein. Der Bau der ganzen Bahn mit Einschluss der Anschaffung des Betriebs-Materiales ist von Don José Barberia und der Firma Parent, Schaken & Comp. für die Summe von 2,424,555 £ contractlich übernommen; die sonstigen allgemeinen Kosten und der Verlust an Zinsen während der Bauzeit sind auf 425,809 £ veranschlagt, so dass das ganze erforderliche Capital 2,850,364 £ betragen würde. Davon giebt der Staat, wie oben bemerkt wurde, etwas mehr als ein Drittel in Form einer Subvention; 684,000 £ sind von den Actionären direct eingezahlt und der Rest soll durch Ausgabe von Prioritäts-Actien aufgebracht werden. Die Bahn wird sich zu Badajoz an die Portugiesische Südbahn, und zu Ciudad Real an das grosse Spanische Eisenbahnsystem anschliessen, welches die Städte Alicante, Saragossa, Madrid, Alcazar und Ciudad Real verbindet und welches, unter der Fürsorge des Hauses Rothschild, ein sehr einträgliches Unternehmen zu werden scheint.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir nach dem Journal des chemins de fer folgende von der Spanischen Generaldirection des Ackerbaus, der Industrie und des Handels veröffentlichte Tabelle, über die Anlagecapitalien der Spanischen Eisenbahnen am 30. Juni c. in Francs reducirt mittheilen:

	Nominelles Actien-Capital in Frcs.	Eingezahltes Capital in Frcs.	Empfangene Subvention Frcs.
Madrid-Saragossa-Alicante	120,000,000	114,780,456	35,313,071
Spanische Nordbahn	100,000,000	93,542,450	21,931,035
Barcelona-Saragossa	47,368,421	39,093,684	20,920,869
Sevilla-Xeres-Cadiz	35,000,000	35,000,000	946,462
Saragossa-Pampeluna	27,500,000	27,500,000	14,328,533
Valencia-Almansa-Tarragona	25,000,000	14,893,421	6,658,349
Bahn Isabella II.	19,736,842	12,311,053	8,583,398
Cordova-Sevilla	18,000,000	18,000,000	899,822
Ciudad Real-Badajoz	18,000,000	18,000,000	1,894,357
Barcelona-Granollers-Gerona	16,951,579	16,951,579	„
Barcelona-Mataro-Gerona	13,602,105	12,417,579	„
Tarragona-Martorel-Barcelona	15,789,474	11,343,000	„
Langreo	13,157,895	7,471,412	1,078,947
Montblanch-Reus	9,000,000	6,097,263	„
	479,106,316	427,401,897	112,554,843

Nach den Geschäftsberichten der betreffenden Bahnen sind deren Längenverhältnisse folgende:

1) Madrid-Saragossa-Alicante. (Bericht vom 29. Mai 1862). Im Betriebe sind 742 Kilometer, nämlich: Madrid-Alicante 445 Kil., Castillejo-Toledo 27 Kil., Madrid-Jadraque 104 Kil., Alcazar-Daimiel (72) - Ciudad-Real (42) = 114 Kil., Manzanares-Santa Cruz de Mudela 42 Kilometer.

Im Bau begriffen waren 686 Kilometer, nämlich: Jadraque-Medinaceli (61) - Alhama (53) - Calatayud (26) - Casetas (84) Saragossa (13), zusammen 237 Kilom., Albacete-Hellin (67) - Murcia (116) - Carlagena (64), = 247 Kil. und Sta. Cruz de Mudela-Ventas de Cardenas (30) - Vilches (28) - Menjibar (42) - Villa del Rio (47) - Cordova (55), = 202 Kilometer.

2) Spanische Nordbahn. (Bericht vom 25. Mai 1862). Im Betrieb waren 451 Kilometer, nämlich: Madrid-l'Escurial (eröffnet 24. Juni 1861) 50 Kilometer, San Chidrian-Alar del Rey-Quintanapalla 326 Kilometer und Miranda-Olazagoitia (eröffnet den 10. April 1862) 75 Kilometer. —

Im Bau begriffen waren 279 Kilometer, nämlich: l'Escurial-Avila (70) - San Chidrian (31), = 101 Kil., Quintanapalla-Miranda 72 Kil. und Olazagoitia-Béasain* (46) - St. Sébastien (41) - Irun (19) = 106 Kilometer.

Barcelona-Saragossa. (Bericht vom 22. März 1862). Die Section Barcelona-Lerida, 183 Kilometer, war schon zu Ende 1860 in Betrieb; die übrigen 183 Kilometer von Lerida nach Saragossa wurden am 25. Septbr. 1861 eröffnet.

Sevilla-Xeres-Cadiz. (Bericht vom 12. Juni 1862). In Betrieb waren die Strecken Sevilla-Xeres 103 Kilom., Xeres-Puerto Real 28 Kilometer, Puerto Real-Cadiz 29 Kilometer, und eine Verbindungsbahn mit der Linie Cordova-Sevilla 7 Kilometer, zusammen 167 Kilometer.

Saragossa-Pampeluna. (Bericht vom 28. Mai 1862). Eröffnet waren zu Ende 1861 Pampeluna-Tudela $103_{,518}$ Kilom. und Tudela-Casetas $61_{,947}$ Kilom. Die Strecke Casetas-Saragossa gehört der Bahn von Madrid nach Saragossa. Die Linie Pampeluna-Alsasua ist noch nicht begonnen.

* Pyrenäen-Uebergang mit dem 2,900 Meter langen Tunnel von Oazursa.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. (Concessionsertheilung und Einladung zur Actienzeichnung für den Bau der Lübeck-Hamburger Eisenbahn). Die Concessionen zum Bau und Betriebe der Lübeck-Hamburger Eisenbahn sind Seitens Lübecks unterm 29. Novbr. 1862 und von Seiten Hamburgs unterm 1. Decbr. d. J. ertheilt worden. — In Folge dessen fordert die Direction der Lübeck-Büchener Bahn nunmehr zur Zeichnung der neu auszugebenden, mit den bisherigen Actien der oben genannten Bahn gleichberechtigten, neuen Stamm-Actien, jede zu 200 Thlr. Pr. Cour. auf. (Vgl. officielle Bekanntmachung S. 983).

Der beabsichtigte Neubau ist von der grössten Bedeutung für die Bahn und verspricht derselben eine noch grössere Ertragsfähigkeit. Durch die neue Bahn werden die Ost- und Nordsee bei Lübeck und Hamburg auf dem kürzesten Landweg mit einander verbunden. Dieselbe gewährt ferner durch den Anschluss der projectirten Neumünster-Oldesloer Bahn den nördlich gelegenen Theilen Dänemarks eine neue, verkehrsreiche Verbindung mit Hamburg und dessen Handelsgebiet. Sodann wird sie durch den gleichfalls beabsichtigten Anschluss einer Mecklenburgischen Bahn von Kleinen nach Lübeck die kürzeste Route dem Verkehre Hamburgs mit den Deutschen Küstenländern der Ostsee wie mit Russland sichern. Die Bahn hat somit alle Chancen um sich zu einer der wichtigsten internationalen Linien auszubilden.

Giessen-Fulda. Der Graf von Solms-Laubach hat in der ersten Grossh. Hessischen Kammer einen Antrag auf Erbauung einer Eisenbahn von Giessen nach Fulda eingebracht, sei's auf Staatskosten oder durch die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

= **Hessische Ludwigsbahn.** (Einweihung der Rheinbrücke und der Bahn nach Frankfurt). Mainz. Am 20. Decbr. fand die festliche Eröffnung der neuen Rheinbrücke bei Mainz und der neuen Bahn von Mainz nach Frankfurt statt. Zwei festlich geschmückte Extrazüge gingen, der eine von Darmstadt um 10 Uhr 50 Minuten mit dem Grossherzoge von Hessen, den Ministern, Behörden und Gästen, der andere um $11^1/_4$ Uhr von Mainz mit den Festungs- und andern Behörden und Gästen ab und wurden in Bischofsheim, woselbst die Bahn nach Frankfurt abzweigt, zu einem Festzuge vereinigt. Der Zug traf in Frankfurt kurz nach 12 Uhr ein und wurde daselbst von den Deputirten des Senates, der Bürgerrepräsentation, der Bundesmilitärcommission und sonstigen Behörden und Gästen empfangen, woraufhin die gemeinschaftliche Rückfahrt nach Mainz angetreten wurde. Kurz vor Mainz hielt der Zug vor der neuen Rheinbrücke in der neuen Anlage an, der Grossherzogliche Hof trat mittelst Extrazugs die Rückreise nach Darmstadt an, während die übrigen Festgäste ausstiegen um die Brücke zu betreten und zu betrachten. Um halb drei setzten sich die Gäste wieder ein und der Zug fuhr direct in das frühere Kurfürstliche Schloss, woselbst sich etwa 400 Personen zum Festdiner zusammenfanden.

In den Toasten wurde das Wohl des Landesfürsten, des Ministeriums, der beiden neuverbundenen Städte und des Unternehmens ausgebracht. Um halb sieben Uhr begab sich die Gesellschaft auf 2 bereit liegende Dampfboote und fuhr gegen die neue Brücke, während dieselbe durch Feuerwerk und bengalisches Licht beleuchtet war. Leider war gerade zu dieser Zeit das Wetter ungünstig, indem beständig ein feiner Regen fiel. Den Schluss des Festes bildete im Theater die Oper Don Juan als Festvorstellung.

Vom 21. December an ist die Rheinbrücke für den allgemeinen Verkehr der Strecke Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg dem Betrieb übergeben; die Eröffnung des Verkehrs auf der Mainz-Frankfurter Bahn ist nunmehr auf den 29. December fixirt.

Eisenbahn-Betrieb.

Preussische Eisenbahnen. (November-Einnahmen). Nach dem „St.-Anz." haben alle Preussischen Eisenbahnen im November d. J. 4,049,257 und bis Ende November 45,333,977 Thlr., um 169,267 und resp. 5,127,577 Thlr. mehr als v. J. eingenommen. Die November-Einnahmen der Preuss. Staatsbahnen haben sich nach jenen Publicationen folgendermassen gestaltet:

Staatsbahnen.	Im Nov. d. J.	Differenz gegen v. J.	Bis Ende Nov.	Differenz gegen v. J.
Frankf.-Danzig-Eydtkuhnen	366,728	+ 61,662	3,913,546	+ 619,455
Bromberg-Thorn	5,220	—	49,162	—
Niederschlesisch-Märkische	499,151	+ 39,162	5,137,057	+ 1,210,160
Berliner Verbindungsbahn .	5,895	— 870	66,687	+ 16,655
Westfälische	89,781	— 2,801	949,812	+ 46,778
Saarbrücker u. Saarbr.-Trier	88,507	—	1,030,542	—

*

♀ **Betriebseinnahmen der Oesterreichischen Eisenbahnen pro November 1862.** Man müsste die Verkehrsverhältnisse verkennen, wenn von den Betriebseinnahmen der letzten Monate des Jahres ein Ersatz für die Einnahmsverluste der frühern Monate erwartet werden sollte. Höchstens dürfte dies bei jenen Bahnen der Fall sein, welche bei der vorgeschrittenen Jahreszeit, von der Concurrenz der parallellaufenden Wassertransporte befreit werden. Aber auch dies bewährt sich nicht immer, wie aus den nachstehenden Ausweisen der Betriebseinnahmen der Oesterreichischen Eisenbahnen pro Novbr. d. Js. sich ersehen lässt.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat mit keiner Wasserconcurrenz zu kämpfen. Der Verkehr während des Monates November hat sich demnach auch nicht in Folge der Einstellung der Wassertransporte heben können. Die Einnahmen betrugen für 129,682 Personen nebst Gepäck und Eilgut 253,644 fl. 11 kr. und für 3,140,743 Ctr. Frachten 1,161,799 fl. 31 kr., zusammen 1,415,443 fl. 42 kr. Vom 1. Jan. bis Ende Novbr. betrugen die Einnahmen 14,713,479 fl. Im Vorjahre während desselben Zeitraumes betrugen dieselben 15,446,357 fl. Mithin im Vorjahre mehr um 732,878 fl.

Die Einnahmen der Staatsbahnen pro November d. J. betrugen 1,636,693 fl. Im Vorjahre 2,125,312 fl. Dieses ergibt für das Jahr 1861 ein Mehr von 488,619 fl. Die nördliche Linie warf im Laufe des obigen Monates einen Ertrag von 694,614 fl. ab. Die südöstliche Linie 802,847 fl. und die Wien-Neu-Szönyer Linie 139,232 fl., zusammen 1,636,693 fl. Vom 1. Januar bis Ende November d. J. betrugen die Einnahmen für Personentransporte 5,892,340 fl., für Waarentransporte 11,255,860 fl., zusammen 17,148,200 fl. Im Jahre 1861 betrugen die Einnahmen während desselben Zeitraumes: aus den Personentransporten 5,831,354 fl., aus den Gütertransporten 13,931,493 fl., zusammen 19,762,847 fl.

Während im Vorjahre die Erträgnisse aus den Gütertransporten um 2,614,647 fl. grösser waren als heuer, betrugen wieder die Einnahmen aus der Personenbeförderung pro 1862 um 60,986 fl. mehr als im Jahre 1861. Auf dieses Plus der diesjährigen Personeneinnahmen mag die Londoner Weltausstellung einen besondern Einfluss ausgeübt haben. Hingegen findet der bedeutende Ausfall in den diesjährigen Waarentransporterträgen seine Begründung in dem stockenden Welthandel, der für Oesterreich gleichbedeutend mit Getreidehandel ist. Der Getreideverkehr ist die Grundlage des Oesterreichischen Handelsverkehrs; stockt jener, dann ergeht es allen Zweigen des Handels schlimm und zunächst werden hiervon die auf den Welthandel sich gründenden Eisenbahnen betroffen. Ein grosser Theil des Oesterreichischen Weltverkehrs entgeht den Staatsbahnen durch die Unterbrechung zwischen der südöstlichen Linie und nördlichen Staatsbahn, mittelst der Ferdinands-Nordbahn. Sollte daher das von der Staatsbahngesellschaft beabsichtigte Verbindungsnetz zur Ausführung gelangen, dann würden voraussichtlich die Verhältnisse der der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft gehörigen Linien sich bedeutend bessern.

Die Einnahmen der Theissbahn betrugen im November d. J. für die Beförderung von 32,089 Personen 81,464 fl. 13 kr., für 438,247,$_{46}$ Zoll-Ctr. Gepäck, Eilgut und Fracht 135,916 fl. 81 kr., zusammen 217,380 fl. 94 kr. Vom 1. Januar bis Ende October 1862 beliefen sich die Einnahmen auf 2,454,222 fl. 13 kr., Summa 2,671,603 fl. 7 kr. Im Vorjahre während derselben Zeit betrugen die Einnahmen 3,163,494 fl. 69 kr. Mithin im Diesjahre weniger um 491,891 fl. 62 kr.

Die Anlage der Theissbahn ist mehr für den Weltverkehr berechnet und wenn Letzterer daniederliegt, so werden natürlich auch die Einnahmen derselben hierdurch afficirt. Eine andere Gestalt werden jedoch die Erträgnisse dieser Bahn gewinnen, sobald die bereits angedeutete Verbindung mit der Ferdinands-Nordbahn einerseits und dem Schwarzen Meere anderseits einstmals hergestellt sein wird. Dann wird der grosse Personen- und Güterverkehr nach dem Osten der Theissbahn, als Durchgangsverkehr, erhebliche Erträgnisse zuführen.

Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn erzielte während des Monates November d. J. für die Beförderung von 20,227 Personen 21,309 fl. 2 kr., für 331,716 Zoll-Ctr. Güter 61,912 fl. 41 kr., zusammen 83,221 fl. 43 kr. Vom 1. Januar bis Ende Novbr. d. J. betrugen die Einnahmen 968,770 fl. 82 kr. Zur selben Zeit 1861 923,471 fl. 46 kr. Mithin 1862 mehr um 45,299 fl. 36 kr. Die Bahn durchzieht eine industriereiche bevölkerte Gegend und hat einen bedeutenden Localverkehr. Sollte einst die Südnorddeutsche Verbindungsbahn durch den Ausbau der projectirten Schles. Gebirgsbahnen, ihren ursprünglichen Zweck, nämlich die Herstellung des kürzesten Schienenweges zwischen Nord- und Süd-Deutschlands erreichen, dann dürfte diese Bahn zu den einträglichsten Verkehrslinien Oesterreichs gezählt werden. An der Börse werden bereits diese Aussichten escomptirt, indem die Nachfrage in Südnorddeutschen Bahnactien in jüngster Zeit sich bedeutend gesteigert hat. Von den Schlesischen Gebirgsbahnen dürfte die Linie Kohlfurt-Waldenburg-Glatz-Wildenschwert der Linie Freiburg-Landeshut-Schwadowitz-Pardubitz Concurrenz bieten; aber nur für den Verkehr nach Brünn und Wien. Hingegen für den Verkehr nach Prag und Sachsen würde sich das Verhältniss umkehren.

Auf der Böhmischen Westbahn betrugen die Einnahmen während des Monates November d. J. für 19,691 Personen und 449,793,$_{58}$ Zoll-Ctr. Gepäck, Eilgut und Frachten 122,661 fl. 7 kr. Vom 15. Juli bis 31. October d. J. betrugen die Gesammteinnahmen 466,414 fl. 37 kr., zusammen 589,075 fl. 44 kr.

Diese Bahn hat ihre Haupterträgnisse von den Kohlentransporten zu erwarten, welche aus den Pilsner Revieren ihr zufallen. Je massenhafter die dortige Kohle ausgebeutet und verführt wird, desto glänzender müssten sich die Erträgnisse dieser Bahn gestalten. Natürlich muss Letztere gleichzeitig durch entsprechende Ermässigung der Transportpreise auf die Hebung des Kohlenverkehrs mitwirken.

Die Einnahmen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn betrugen während des Monates November d. J. 27,876 fl. 65 kr. Vom 1. Januar bis Ende November d. J. betrugen die Einnahmen 296,512 fl. 23 kr. In derselben Periode 1862 beliefen sich die Einnahmen auf: 272,928 fl. 75 kr. Daher im Jahre 1862 mehr um 23,583 fl. 48 kr.

Durch den Ausbau der Zweigbahnen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn von Mariaschein zu dem Förderschachte des der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft gehörigen Sobochlebner Reservat-Braunkohlenfeldes und der Bahn von Teplitz nach Carlsbad und gegen Schwarzenberg werden der genannten Bahn offenbar noch grössere Güter- und Personentransporte zufallen, als bis jetzt.

Die Einnahmen der K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn betrugen während des Monates November d. J. für 65,320 Personen: 137,715 fl., für Gepäck 11,157 fl., für Fracht 335,293 fl., für Verschiedenes 20,226 fl., zusammen 504,491 fl. 92 kr.

Vom 1. Januar bis Ende November d. J. betrugen die Gesammt-Einnahmen 5,501,718 fl. 44 kr. In der gleichen Periode des Jahres 1861 4,965.046 fl. 44 kr. Daher im Jahre 1862 mehr um 536,672 fl.

Bei den Einnahmen der Elisabethbahn macht sich der Abgang der Concurrenz der Donaudampfschifffahrt während der Wintermonate wohlthätig geltend. Der grosse Personenverkehr nach dem Westen scheint bei dieser Bahn, wie bei keiner andern Oesterreichischen Linie von erheblichem Einflusse zu sein.

Die Graz-Köflacher Eisenbahn beförderte während des Monates November d. J. 7222 Reisende mit einem Ertrage von 4013 fl. 34 kr. und der Frachtenverkehr warf ab einen Ertrag von 24,402 fl. 93 kr., zusammen 28,416 fl. 27 kr. Vom 1. Januar bis Ende November 1862 betrugen die Gesammteinnahmen 337,613 fl. 4 kr. Im Vorjahr zur selben Zeit 299,986 fl. 88 kr.; pro 1862 ergibt sich demnach ein Mehr von 37,626 fl. 16 kr. Die Seele der Einnahmen der Graz-Köflacher Bahn sind bekanntlich die Kohlentransporte. Letztere werden sich in dem Verhältnisse mehren, als die Südbahn ihren Betriebsbedarf an dieser Kohle steigern wird.

Die Betriebsergebnisse der Galizischen Carl-Ludwigbahn während des Monates November d. J. beliefen sich für den Transport von 22,067 Personen auf 65,110 fl. 19 kr. und für 414,098 Zoll-Ctr. Frachten 205,088 fl. 92 kr., zusammen 270,199 fl. 11 kr. Vom 1. Januar bis 31. October 1862 wurden für 272,165 Personen und 4,345,201 Ctr. Frachten eingenommen: 3,140,749 fl. 1 kr., zusammen 3,410,948 fl. 12 kr. Zur selben Zeit 1861 wurden für 262,188 Personen und 4,069,943 Ctr. Güter 2,395,887 fl. 38 kr. erzielt. Es ergiebt sich demnach pro 1862 ein Plus von 1,015,060 fl. 74 kr.

Ein solches Mehr ist gewiss nicht zu unterschätzen. Ein Theil desselben ist dem Umstand zuzuschreiben, dass die Carl-Ludwigbahn sich während des Jahres 1862 um 13 Meilen gegen 1861 verlängert hat, indem dieselbe während des Jahres 1861 sich auf 34,$_5$ Meilen belief und im Jahre 1862 auf 47,$_5$ Meilen beträgt.

Die Einnahmen können aber dennoch als günstig bezeichnet werden. Der niedere Stand der Carl-Ludwigbahn-Actien (222) scheint uns weder durch die bisherigen Ergebnisse der Bahn, noch weniger aber durch die voraussichtliche Entfaltung des Verkehrs gerechtfertigt. Die Gesellschaft hat bis jetzt ausser den 5procentigen Zinsen eine Superdividende bezahlt: 1858 von 2,$_{10}$ fl., 1859 von 6 fl., 1860 8 fl., 1861 7 fl., was mit Rücksicht auf die zur Zeit geleisteten Einzahlungen einer durchschnittlichen Verzinsung von 9 pCt. gleichkommt.

Im Diesjahre erwartet man eine Totaleinnahme von 3,760,000 fl. Werden nun die Betriebsauslagen auf 50 % berechnet (im Vorjahre betrugen dieselben 46$^8/_{10}$ %), so ergibt dies eine Abschlagssumme von 1,880,000 fl. Mithin Nettoertrag 1,880,000 fl. Wird hierzu der Uebertrag aus dem Jahre 1861 mit 223,893 fl. gerechnet, so ergiebt dies einen zur Dividende zu vertheilenden Betrag von 2,103,893 fl.

Werden nun die 5procentigen Zinsen mit 1,000,000 fl. in Abzug gebracht, so könnte für das heurige Jahr auf die existirenden 100,000 Actien eine Superdividende von 10 fl. vertheilt oder wenigstens von 8 fl. angehofft werden.

Auf den verhältnissmässig niedern Stand der Actien wirkt besonders die Befürchtung, dass die Carl-Ludwigbahn noch nicht vollständig beendigt ist, und dass zu deren Vollendung das präliminirte Anlagecapital nicht hinreicht, sondern durch eine neue Emission von Actien oder Prioritäten wird gedeckt werden müssen. Diese Absicht ist jedoch unrichtig, indem die Gesellschaft dem von ihr in der 3. General-Versammlung aufgestellten, und in der 4. und 5. General-Versammlung consequent festgehaltenen Programm getreu geblieben ist, und das damals schon nachgewiesene Gelderforderniss für die gänzliche Beendigung der Bahn, insbesondere für die Reconstruirung der alten vom Staate übernommenen Strecke, auf welcher alle hölzernen Brücken successive in definitive Brücken umgewandelt werden und zur Bezahlung der ersten an den Staat zu leistenden Rate in keinem Falle die von den Actionären bereits bewilligte Summe von circa 5 Millionen überschreiten wird.

Die Einnahmen der Südbahn betrugen während des Monates

November d. J. 1,675,130 fl. Vom 1. Jannar bis Ende November d. J. betrugen dieselben 24,074,767 fl. Im Vorjahre beliefen sich die Einnahmen auf 22,870,539 fl. Im Diesjahre demnach ein Plus von 1,204,228 fl.

Die Südbahn hat den Vortheil, dass sie auf ihren Hauptlinien mit keiner Wasserconcurrenz zu kämpfen hat. Auch ist deren Localverkehr auf der Linie Wien-Triest ein sehr bedeutender. Die meisten Bahnanstalten, namentlich die grössern in Oesterreich, richten ihr Hauptaugenmerk auf den Weltverkehr, welcher jedoch prekär ist und mit den ewig wechselnden politischen Constellationen im Zusammenhange steht, während der Localverkehr viel stetiger ist und eine sichere Grundlage für die Berechnung der Einnahme bildet, indem derselbe auf den wahren Bedarf der Ortsbevölkerung sich basirt.

Das Publicum wünscht zwar stets eine endlose Ermässigung der Tarife; aber wo, wie beispielsweise in Galizien, Ungarn und der Localverkehr den Bahnen grösstentheils entzogen ist, sollten Letztere durch die Ermässigung der Tarife denselben an sich zu locken suchen.

≻ **Württembergische Staatseisenbahn.** (Anwendung der Pfeifenleine.) Um dem Zugspersonal während der Fahrt in Nothfällen die Ertheilung von Zeichen an den Maschinenführer möglich zu machen, bedient man sich in Ermangelung besserer Mittel wohl allenthalben der Vorrichtung der über den Zug weggehenden Pfeifenleine. Der Anwendung und Benutzung der Pfeifenleine für die ganze Ausdehnung der Züge tritt aber neuerdings mit der Ausdehnung des Bahnverkehrs die Grösse und Gestaltung der Bahnzüge hinderlich in den Weg, da die Benutzbarkeit der Pfeifenleine mit ihrer Länge so ziemlich im umgekehrten Verhältnisse steht. Diese Schwierigkeit macht sich auch beim Württembergischen Bahnbetrieb fühlbar. Die Württembergische Verwaltung hat daher seit Anfang dieses Monats die Anwendung der Pfeifenleine für die ganze Zugslänge auf die Schnellzüge, die Courierzüge und die beschleunigten Züge beschränkt; es darf sogar, wenn bei einem beschleunigten Zug hinten Wagen sich befinden, auf welchen der Wagenwärter sich nicht aufstellen kann, die Pfeifenleine bei dem Standpunct des Wagenwärters (auf der hintern Plattform des letzten mit einer kräftigen Bremse versehenen Wagens) aufhören. Für die übrigen Arten von Bahnzügen ist dagegen der berührte Grundsatz so weit aufgegeben, dass bei den Personen- und gemischten Zügen die Pfeifenleine von der Maschine aus nur bis über den letzten Personenwagen (bezw. Gepäckwagen) hinwegreichen und bei den Güterzügen die Pfeifenleine derart angebracht werden muss, dass sie im Bereich des Zugpersonals sich befindet, also mindestens bis zum Standpunct des Zugmeisters oder eines Conducteurs sich erstreckt. Offene mit Vieh beladene Wagen sollen so in die Züge eingestellt werden, dass das Ziehen der Pfeifenleine über solche Wagen hinweg ganz vermieden bleibt. Um diese Vorschriften in Vollzug zu setzen, sind zugleich Bestimmungen ergangen über die Ausrüstung der Züge mit Pfeifenleinen auf denjenigen Stationen, von welchen die Züge ausgehen, über das Belassen der Leinen bei den Wagen bis zur Rückkehr auf die Heimathstation, und über aushülfliche Abgabe der Pfeifenleine auf Unterwegsstationen bei Einstellung von Wagen von Seiten des Wagenwärters, welcher zu diesem Behufe mit einer Reserve von 3 Pfeifenleinen zu achträderigen, und von 2 Leinen zu vierräderigen Wagen ausgestattet ist.

≻ **Württembergische Staatseisenbahn.** (Central-Büreau für fehlende etc. Frachtstücke.) Ueber das Verfahren bezüglich der fehlenden und überzähligen Frachtstücke und die Massregeln zur Hebung der damit verknüpften Störungen des Beförderungsdienstes, welche zudem ohne Nachtheil für die Verwaltungen und ihre Angestellten selten abgehen, hat Ihr geschätztes Blatt schon wiederholte Vorschläge gebracht. Demselben Zwecke dienen ja auch die in der Vereinszeitung sich findenden, fortlaufenden, freilich nicht von allen Vereinsverwaltungen beschickten Verzeichnisse vermisster und herrenlos lagernder Güter. Nur werden diese Bekanntmachungen allein, ohne dass ihnen gegenseitige pünctliche Vergleichung folgt, den angestrebten Zweck kaum und nur in höchst seltenen Fällen erreichen. Die Errichtung eines vom Vereine aufgestellten Central-Büreau zu Vornahme jener Vergleichung scheint dagegen bis jetzt den nöthigen Anklang noch nicht gefunden zu haben. Um so lebhafteres Interesse muss es daher erregen, zu erfahren, dass eine derartige Einrichtung wenigstens auf dem kleineren Gebiete einzelner Vereinsverwaltungen ins Leben eingeführt wird, wie dies vom 1. Januar 1863 ab versuchsweise auf den Württembergischen Bahnen geschehen soll. Seither nämlich beschränkte sich auch beim Württembergischen Bahnbetrieb das Verfahren bezüglich der fehlenden und überzähligen Frachtstücke darauf, dass in beiden Fällen mit dem nächsten Bahnzuge ein Laufzettel an die betreffenden Stellen abgesendet wurde. Ausserdem war der Conducteur über die Sache zu vernehmen und mussten der Eisenbahndirection alle solche Vorfälle durch den Stationsvorstand alsbald zur Kenntniss gebracht werden, selbst wenn das fehlende Stück zur Zeit der Anzeige bereits sich vorgefunden haben sollte.

Nach der neuen Anordnung ist nunmehr diese Benachrichtigung unter Benutzung des seitherigen gegenüber der Eisenbahndirection gebrauchten Formulars, übrigens erst, wenn das fehlende Stück nicht binnen 24 Stunden nach Ankunft der Frachtkarte nachgeliefert oder die Bestimmungsstation des überzähligen Gegenstandes nicht während dieser Zeit entdeckt worden wäre, an das Büreau der Betriebsinspection abzusenden. Im innern Verkehr der Württembergischen Bahnen hat daher die Erlassung der Laufzettel, übrigens unbeschadet der Benachrichtigung an die kartirende Station, bezw. an die vermuthete Adress-Station künftig nicht mehr stattzufinden; dagegen sind im directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen erforderlichen Falls die Laufzettel wie bisher auszufertigen und zu erledigen. Das Büreau der Betriebsinspection wird seinerseits die einlaufenden Nachrichten von fehlenden und überzähligen Stücken gegenseitig vergleichen und, wo es möglich ist, die erforderlichen Mittheilungen hinausgehen lassen; auch am Ende eines jeden Monats eine Zusammenstellung der eingekommenen Anzeigen der Eisenbahndirection zur Durchsicht und weiteren Verfügung vorlegen. Von selbst versteht sich, dass die Güterabfertigungsstellen, sobald sich die Anstände bezüglich fehlender oder überzähliger Frachtstücke erledigt haben, hiervon sogleich an das genannte Büreau zu Vermeidung unnöthiger weiterer Nachforschung Nachricht zu geben haben. Zu grösserer Sicherheit im Abfertigungsverfahren sind ferner die Stations-Beklebezettel, welche nicht schon die Empfangs- und Versandtstation gedruckt enthalten, mit dem Namen der Absendestation durch letztere selbst zu stempeln. Der monatliche Sturz der Güterschuppen durch die Stationsvorstände hat aber auch bei der neuen Einrichtung nach wie vor zu geschehen.

Es ist nun zu erwarten, welche Erfahrungen die Württembergische Verwaltung mit dem vorbezeichneten Versuch erzielen wird.

+ **Sächsische Staatsbahn.** (Freiberg-Tharandt. Betriebsergebnisse). Freiberg, 17. Decbr. Bis jetzt sind die finanziellen Ergebnisse unsrer neuen Eisenbahn (von hier nach Tharandt) nicht sonderlich befriedigend gewesen. In den $2^2/_3$ Monaten ihres Bestehens vom 11. August bis 31. October wurden für 63,202 Personen 15,709 Thlr., für 432,258 Ctr. Güter und Kohlen 13,692 Thlr., also zusammen 29,401 Thlr. eingenommen, was für 12 Monate, 284,409 Personen, 1,945,161 Centner und 132,304 Thlr. Einnahme geben würde. Die Staatsregierung hatte in der dem Landtag gemachten Vorlage 200,000 Personen, 2,300,000 Centner Güter und 173,083 Thlr. Einnahme, die der Regierung eingereichte Petition der Freiberger Innungen 150,000 Personen, 2,725,000 Centner und 217,750 Thlr. Einnahme, der Abgeordnete von Freiberg 200,000 Personen, 2,625,000 Centner und 228,416 Thlr. Einnahme in Aussicht gestellt. Demnach sind die von der Personenfrequenz gehegten Erwartungen bedeutend übertroffen, die von dem Gütertransport und der Gesammteinnahme gehegten aber zur Zeit bei weitem nicht erreicht worden. Die jährlichen Betriebskosten sind von der Regierung zu 110,000 Thlr. veranschlagt worden. Wieviel die Anlagekosten betragen und ob die von den Ständen bewilligten $3^1/_2$ Millionen Thlr. (wovon aber 200,000 Thlr. für die nicht ausgeführte Zweigbahn nach Halsbrücke gerechnet waren, ganz verbraucht worden sind, was kaum anzunehmen sein dürfte, ist noch nicht bekannt, schwerlich aber wird der nach Abzug der Betriebskosten des ersten Jahres übrig bleibende Reinertrag auch nur ein Procent des Anlagecapitals erreichen, geschweige denn vier Procent und ein erhebliches Deficit ist somit für die ersten Jahre nicht wohl zu vermeiden, selbst wenn sich allmählich der Gütertransport erheblich heben sollte (zur Zeit werden noch viele Güter der hohen Tarifsätze wegen auf der Landstrasse transportirt.) Anders dürfte sich freilich die Sache gestalten, wenn die Fortsetzung der Bahn nach Chemnitz zu Stande kommt, was dem Vernehmen nach in ziemlich sicherer Aussicht steht. Von den vielen vorgeschlagenen Linien, die im Frühjahr von neuem untersucht werden sollen, hat die kürzeste über Oederan — mit Anschluss an die Chemnitz-Annaberger Bahn unweit Flöha — unbedingt die grösste Wahrscheinlichkeit für sich. —

+ **Albertsbahn.** (Betriebsergebnisse). Sehr günstig ist der Einfluss der Tharandt-Freiberger Staatsbahn auf die Albertsbahn gewesen. Diese hat in den 7 Monaten Januar bis Juli d. J. vor Eröffnung jener Bahn 106,735 Thlr. eingenommen, also 11,751 Thlr. oder $12,_{37}$ Procent mehr als in den entsprechenden Monaten 1861, eine Zunahme die lediglich vom Kohlentransport herrührt, da der Personentransport zwar, ungeachtet der verminderten Personenzahl, ebenfalls eine Mehreinnahme von 1320 Thlr. oder 5 Proc., dagegen der Waarentransport eine jene mehr als absorbirende Mindereinnahme von 2413 Thlr. oder $15,_2$ Procent gegeben hat. In den 4 Monaten August bis November d. J. hat die Albertsbahn 79,126 Thlr. eingenommen, also 22,872 Thlr. oder $40,_{66}$ Procent mehr als in den entsprechenden Monaten 1861, und zwar trägt zu dieser Mehreinnahme der Personentransport 6056 Thlr. (oder 37 Procent), der eigentliche Gütertransport 4215 Thlr. (oder $41,_8$ Procent), der Kohlentransport 12,601 Thlr. (oder $42,_3$ Procent) bei. Hiernach ist für das erste volle Betriebsjahr seit Eröffnung der Tharandt-Freiberger Bahn eine Brutto-Einnahme von circa 247,000 Thlr. zu erwarten (nämlich 40 Proc. mehr als die Transporteinnahme des Jahres 1861, welche über 164,000 Thlr. betrug nebst den ausserordentlichen Einnahmen im Betrag von circa 17,000 Thlr.), oder nach Abzug von 50 Procent Betriebskosten und von 71,000 Thlr. für Zinsen und Amortisation der Anleihen ein Reingewinn von 52,500 Thlr. (über $5^3/_4$ Procent des Actiencapitals), so dass die Gewährung einer Dividende ohne Zweifel in naher Aussicht steht.

Th. **Thüringische Eisenbahn.** (Ausserordentliche General-Versammlung). Erfurt, den 16. December. Gestern wurde hierselbst die durch Bekanntmachung der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 18. November a. c. einberufene ausserordentliche General-Versammlung der Actionäre der Thüringischen Eisenbahn unter dem Vorsitz des Preussischen Commissars, Herrn Geheimen Regierungsraths von Nostitz abgehalten.

Zu derselben hatten sich 248 Actionäre in Vertretung von 2857 Actien mit 388 Stimmen angemeldet.

Zum bessern Verständniss der Vorgänge in dieser Versammlung, welche den Zweck hatte, die von der vorjährigen, am 3. Juli a. pr. hierselbst gehaltenen General-Versammlung herrührenden Differenzen zu erledigen, wird Folgendes vorausgeschickt.

Zur Beilegung der über die Beschlüsse der vorjährigen General-Versammlung obwaltenden Meinungsverschiedenheiten erschien es den Gesellschaftsvorständen vor Allem geboten, auf die Abänderung des bisherigen Abstimmungsverfahrens in der General-Versammlung hinzuwirken.

Zu dem Ende wurde bei der diesjährigen ordentlichen, am 22. September a. c. zu Weissenfels abgehaltenen Generalversammlung der Antrag eingebracht, dass unter Abänderung der §§. 25 und 32 der Gesellschafts-Statuten in Zukunft nur diejenigen Stimmen der Privat-Actionäre gültig sein sollten, welche von diesen persönlich oder auf Grund einer besonderen schriftlichen Vollmacht abgegeben seien, andererseits das den betheiligten Staatsregierungen statutenmässig zustehende Viertel der Gesammtstimmen nur nach der bei jeder Stimmgebung gültig abgegebenen Zahl der Privatstimmen berechnet werden sollte.

Die Versammlung beschloss einstimmig die Genehmigung dieses Antrages.

Nach Bestätigung dieses Beschlusses Seitens der betheiligten Staatsregierungen und nach Einberufung der ausserordentlichen General-Versammlung, erliessen der Verwaltungsrath und die Direction eine gemeinschaftliche Ansprache an die Actionäre, in welcher denselben mitgetheilt wurde, dass nach ihrer, der Gesellschaftsvorstände, übereinstimmender Ansicht die Entscheidung der Frage, welche Beschlüsse der vorjährigen General-Versammlung gültig gefasst seien, lediglich dem Richter zustehe und hiermit auch der von acht Mitgliedern des Verwaltungsraths gegen die Beschlüsse der vorjährigen General-Versammlung erhobene Protest sich erledige, dass gleichwohl aber aus Gründen der Zweckmässigkeit es gerathen erschienen, sämmtliche Beschlüsse der vorjährigen General-Versammlung, soweit dieselben nicht überhaupt ihre Erledigung gefunden, einer nochmaligen Abstimmung zu unterbreiten.

Gegenstand der gestrigen Verhandlungen waren also die in der vorjährigen General-Versammlung gefassten Beschlüsse, nach Massgabe der für die letztern aufgestellten Tagesordnung, mit Ausnahme folgender mittlerweile bereits erledigten Puncte:

1) No. 3 der Tagesordnung vom 3. Juli a. pr. Antrag des Verwaltungsraths auf Abänderung des §. 41 der Statuten in Betreff seiner künftigen Mitwirkung und Zustimmung bei allen Anleihen etc. Der General-Versammlung wurde in dieser Beziehung die Mittheilung gemacht, dass der Verwaltungsrath von diesem Antrage glaube absehen zu können, da die Angelegenheit durch eine Vereinbarung mit der Direction auf dem Wege der Geschäftsordnung abgemacht sei. Die Vereinbarung, wonach die Direction sich verpflichtet, die Aufnahme schwebender Anleihen, welche entweder im Ganzen oder in einzelnen Summen zusammengenommen, den Betrag von Einhunderttausend Thlrn. erreichen und den Verkauf, sowie die Verpfändung von Werthpapieren aller Art von der Zustimmung des Verwaltungsraths abhängig zu machen, wurde in extenso vorgelesen, und fast einstimmig genehmigt, nur wurde noch auf den von den Gesellschaftsvorständen sofort für unbedenklich erachteten Antrag des Herrn Geheimen Staatsraths Thon aus Eisenach von der General-Versammlung der Beschluss gefasst, dass selbige nicht ohne Zustimmung der General-Versammlung wieder aufgehoben werden dürfe.

2) No. 9 der Tagesordnung vom 3. Juli a. pr. Antrag des Herrn Stephan Lenheim in Gotha auf Kündigung der 5procentigen Prioritätsanleihe, welcher durch Ausführung dieser Massregel hinfällig geworden, und

3) No. 10 der Tagesordnung vom 3. Juli a. pr. Verwaltungsbericht über das Jahr 1860, welcher zu weiteren Bemerkungen keine Veranlassung bieten konnte.

In Betreff der nach Ausscheidung der vorstehenden drei Puncte übrig bleibenden Angelegenheiten hatten die Gesellschaftsvorstände folgende Anträge gestellt:

I. Die General-Versammlung wolle, unter Aufhebung der entgegenstehenden Beschlüsse der vorjährigen General-Versammlung beschliessen:

1) über die Anträge von Franke, Anschütz, Fries und Genossen betreffend den Verkauf der 5procentigen Prioritäts-Obligationen zur Tagesordnung überzugehen;

Dieser Antrag wurde durch bedeutende Majorität zum Beschluss erhoben.

2) Die Ersparnisse vom Bau-Capitale, welche nach dem Geschäftsberichte pro 1861 die Summe von 311,808 Thlr. 24 Sgr. 6 Pf. betragen, wie folgt zu verwenden:

a) 64,400 Thlr. zur Deckung des Betrages, welcher auf die Werrabahn-Actien mehr eingezahlt wurde, als der Nominalwerth der zurückerhaltenen 5procentigen Prioritäts-Obligationen betrug;

Dieser Antrag wurde einstimmig zum Beschluss erhoben.

b) 164,115 Thlr. 11 Sgr. zur Deckung des beim Verkauf der 5procentigen Prioritäts-Obligationen entstandenen Cours-Verlustes;

Dieser Antrag wurde bei Zettel-Abstimmung durch bedeutende Majorität zum Beschluss erhoben.

c) 83,293 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf. zur Deckung der Kosten für Neubeschaffung von Güterwagen.

Dieser Antrag, bei dessen Motivirung bemerkt wurde, dass die Direction abweichend von ihrer früheren Ansicht, bei demselben nunmehr mit dem Verwaltungsrathe übereinstimme, da die Mittel des Reservefonds durch Beschaffung neuer Maschinen zu sehr in Angriff genommen seien, um auch die angegebenen Kosten des Neubaues von Wagen tragen zu können, wurde durch bedeutende Majorität zum Beschluss erhoben.

3) Die Herren Commerzienrath Kallmeyer, Landtagssyndicus Gabler und Vorstands-Vorsitzender der Thuringia Morgenroth als erwählte Mitglieder des Verwaltungsrathes anzuerkennen.

Dieser Antrag wurde durch bedeutende Majorität zum Beschluss erhoben.

4) Den jährlichen Beitrag aus Gesellschaftsmitteln zur Beamten-Pensionscasse vom 1. Januar 1861 ab auf 5850 Thlr. zu erhöhen.

Dieser Antrag wurde einstimmig zum Beschluss erhoben.

5) Den Antrag mehrerer Actionäre aus Weimar, Jena und verschiedenen an der Bahn belegenen Städten auf Wahl einer Commission zur Revision der Gesellschafts-Statuten abzulehnen.

Dieser Antrag wurde bei Zettel-Abstimmung durch bedeutende Majorität zum Beschluss erhoben.

II. Die General-Versammlung wolle, unter Aufhebung der entgegenstehenden Beschlüsse der vorjährigen General-Versammlung, beschliessen:

1) dass die im §. 43 angezogene No. 7 des § 41 der Statuten fortfalle und hinter den Worten: „nach Stimmenmehrheit entschieden wird“ der Satz eingeschaltet werde:

„Betrifft die Beschlussfassung den unter 1 des § 41 gedachten Gegenstand, so haben sich die betreffenden Directionsmitglieder vor der Abstimmung zu entfernen.“

Dieser Antrag wurde einstimmig zum Beschluss erhoben.

2) dass im § 36, No. 4 hinter dem Worte „Bahn“ die Worte „einschliesslich der Zweigbahnen“ eingeschaltet, sowie am Schlusse der Bestimmung No. 4 noch hinzugefügt werde:

„Von den Actionären, welche im zweimeiligen Bereiche der Zweigbahnen wohnen, darf nur je Einer derselben Mitglied des Verwaltungsrathes sein.“

Dieser Antrag wurde bei Zettel-Abstimmung durch mehr als $^2/_3$ Majorität der abgegebenen Stimmen zum Beschluss erhoben.

Der ferner unter No. 2 auf der Tagesordnung stehende Antrag des Herrn Rechtsanwalt H. Fries in Weimar und Genossen vom Juli 1861, betreffend die Aufhebung der in der vorjährigen General-Versammlung gefassten Beschlüsse war, als durch die vorstehenden Anträge der Gesellschafts-Vorstände erledigt, von dem Herrn Antragsteller zurückgezogen und schlossen sich zwei in der General-Versammlung anwesende Actionäre, welche den Antrag des Herrn Rechtsanwalt Fries mitunterzeichnet hatten, dieser Zurücknahme an.

Von anderer Seite wurde der Antrag nicht wieder aufgenommen.

Der unter No. 3 auf der Tagesordnung stehende Antrag des Kaufmanns und Rittergutsbesitzers Herrn Küchler aus Zeitz des Inhalts:

„Die ausserordentliche General-Versammlung wolle beschliessen, dass der Verwaltungsrath derselben durch Ein Mitglied aus Leipzig, Ein Mitglied aus Gera und Ein Mitglied aus Zeitz vermehrt werde“

wurde bei der Discussion über den Antrag der Gesellschafts-Vorstände unter II 2 mitverhandelt und bei Zettel-Abstimmung mit bedeutender Majorität abgelehnt.

Der endlich unter No. 4 auf der Tagesordnung stehende Antrag des Herrn Pfarrers Dr. O. Wendel zu Sachsenhausen bei Weimar, dass den Herren Actionären schon am Tage vor der General-Versammlung bis zum Orte derselben freie Fahrt auf der Thüringischen Bahn zu gewähren sei, wurde ebenfalls bei Zettel-Abstimmung mit bedeutender Majorität abgelehnt.

Ausland.

Französische Eisenbahnen. Seit Juli eröffnete Strecken. Nach dem officiellen Vierteljahrs-Bericht des „Journal des chemins de fer“ wurden in den ersten 9 Monaten 1862 773 Kilometer neuer Bahnen eröffnet. In den Monaten Juli, August und September wurden in Betrieb gesetzt:

7. Juli.	Pont l'Evêque-Honfleur (Ouest)	25	Kilometer
20. „	Troyes-Bar sur Seine (Est)	29	„
1. Aug.	Montmédy-Pierrepont (Ardennes)	30	„
9. „	Chantilly-Senlis (Nord)	11	„
15. „	Tarbes-Bagnères de Bigorre (Midi)	22	„
1. Sept.	Toulon-les Ares (Paris-Lyon-Méd.)	68	„
21. „	Savenay-Lorient (Orléans)	150	„
21. „	Rennes-Redon (Ouest)	70	„
		405	Kilometer

In Betrieb befanden sich
am 31. December 1861: 10,096 Kilometer
am 30. September 1862: 10,869 „

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Wir bringen zur Kenntniss der Betheiligten, dass wir von jetzt ab und bis auf Widerruf

„Braun- und Steinkohlen"

in der Richtung von Roederau nach Berlin

zu demselben Tarif — und unter denselben Bedingungen auf unserer Bahn befördern werden, wie dies bereits in der Richtung von Halle und Leipzig nach Berlin geschieht. Näheres ist in den Güter-Expeditionen zu erfahren, bei denen später auch die directen Frachtsätze von Böhmen bis Berlin einzusehen sein werden.

Berlin den 17. December 1862.

Die Direction.

Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelm Eisenbahn.

Die Zahlung der am 2. Januar k. Js. fällig werdenden Zinsen von den Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen (Düsseldorf-Elberfelder und Dortmund-Soester) und Prinz-Wilhelm's Eisenbahn wird von bezeichnetem Tage ab

in Berlin durch die Herren **H. F. Fetschow & Sohn**,
in Cöln durch den **A. Schaaffhausen**'schen Bank-Verein,
in Düsseldorf durch die Herren **Baum, Böddinghaus & Co.**,
in Elberfeld durch die Herren **von der Heydt, Kersten & Söhne** und durch unsere Hauptcasse bewirkt werden.

Werden mehrere Zins-Coupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben nach Serien und Nummern geordnet, mit einem Verzeichnisse einzureichen.

Elberfeld, den 20. December 1862.

Königl. Eisenbahn Direction.

Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der am 15. December l. J. stattgehabten öffentlichen Ziehung von 374 gesellschaftlichen Obligationen der Serie A und 104 Obligationen der Serie C sind folgende Nummern gezogen worden:

Serie A				Serie C			
No. 38,401	bis 38,500	100	Stck.	No. 37,201	bis 37,300	100	Stck.
„ 73,401	„ 73,500	100	„	„ 33,111	„ 33,114	4	„
„ 100,701	„ 100,800	100	„			104	Stck.
„ 120,027	„ 120,100	74	„				
		374	Stck.				

Die Rückzahlung der gezogenen Obligationen mit je 500 Frcs. oder 20 Pfund Sterling findet vom 2. Jänner 1863 an gegen Rückgabe der Original-Urkunden bei den unten bezeichneten Cassen und in den dort angegebenen Valuten statt:

In **Wien** bei den K. K. priv. Oesterr. **Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe** } in Ö. W. nach dem Wechselcourse auf
„ **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente** } Paris vom Tage der Auszahlung,
„ **Paris** „ „ „ **Gebrüder von Rothschild** }
„ **Frankfurt** a/M. bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne** }
„ **Genf** bei den Herren **Lombard, Odier & Comp.** } in Francs,
„ **Mailand** „ „ Herrn **C. F. Brot** }
„ **Bologna** „ „ Herren **M. R. Rizzoli & Comp.** }
„ **Venedig** „ „ „ **J. Levi & Söhne** }
„ **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder** in Frcs. oder in Thalern, letztere mit Frcs. 3. 75 berechnet,
„ **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne** in Pfund Sterling.

Vom 1. Jänner 1863 an findet eine weitere Zerzinsung der gezogenen Obligationen nicht statt.

Wien, den 15. December 1862.

Der Verwaltungsrath.

Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft.

Die am 1. Jänner 1863 fälligen Coupons gesellschaftlicher Obligationen werden vom 2. Jänner 1863 angefangen mit 7 Frcs. 50 Cent. oder 6 Schilling per Coupon bei den unten benannten Cassen und in den dort bezeichneten Valuten eingelöst werden.

in **Wien** bei der K. K. priv. Oesterr. **Credit-Anstalt** für Handel und Gewerbe, } in Oesterr. Währung nach dem Wechsel-Course auf Paris vom Tage der Auszahlung,
„ **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente** }
„ **Paris** bei den Herren Gebrüder von **Rothschild**, }
„ **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne**, }
„ **Genf** bei den Herren **Lombard, Odier & Comp.**, } in Francs,
„ **Mailand** bei Herrn **C. F. Brot**, }
„ **Bologna** bei den Herren **M. R. Rizzoli & Comp.**, }
„ **Venedig** bei den Herren **J. Levi & Söhne**, }
„ **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder** in Francs oder in Thalern, letztere mit Francs 3. 75 berechnet,
„ **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne** in Pfund Sterling.

Wien, den 15. December 1862.

Der Verwaltungsrath.

Rhein-Nahe Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am 2. Januar k. J. fälligen halbjährigen Zinsen der Prioritäts-Obligationen der Rhein-Nahe-Bahn, I. und II. Emission, können von dem gedachten Tage ab, bis 31. Januar 1863 in den Vormittagsstunden:

1) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
2) bei dem Schaaffhausen'schen Bankverein in Cöln,
3) bei der Agentur der Damstädter Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt a. M.
4) bei sämmtlichen Stations-Cassen der Rhein-Nahe Eisenbahn — jedoch nur insoweit deren Bestände ausreichen — und endlich:
5) fortlaufend vom 2. Januar k. J. ab, bei unserer Haupt-Casse hierselbst

erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit nummerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten, in den Geldbeträgen summirten und von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 18. December 1862.

Königl. Direction der Saarbrücker Eisenbahn.
Wernich. Pahr.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Verkauf von Metall-Abgängen.

Die im Laufe des Jahres 1863 in unserer Werkstätte zu Crefeld sich ergebenden Metall-Abgänge jeder Art sollen, soweit sie nicht zu Bahnzwecken verwendet werden, im Wege der Licitation

Sonnabend, den 3. Januar 1863, Vormittags 11 Uhr

in unserm Geschäfts-Locale hierselbst (Bahnhof Aachen M.) verkauft werden.

Offerten sind bis dahin versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf alter Metalle"

versehen, einzureichen.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in unserm Geschäfts-Locale, bei dem Maschinenmeister Dehnst, sowie auf den Stationen Aachen M., Gladbach, Obercassel und Homberg zur Einsicht offen.

Die Preise sind loco Crefeld zu stellen.

Aachen, den 12. December 1862.

Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.

Mit dem **1. Januar 1863** tritt für den Local-Verkehr unserer Bahn ein neues **Reglement** nebst **Tarif** für die Beförderung von Gütern, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Leichen und Gepäck in Kraft.

Reglement wie Tarif sind vom 27. d. M. ab in unseren Güter-Expeditionen einzusehen, resp. gegen Erlegung der dafür bestimmten Preise zu beziehen.

Magdeburg, den 19. December 1862.

Directorium
der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verzeichniß fehlender und überzähliger Güter.

Thüringische Eisenbahn. Am 1. December 1862.

A. Fehlende:

C D 8056. 1 Sack Leim (56 Pfd.) von Gotha, fehlt in Leipzig seit 20. Juli 1862.

M. Rosenbaum. 1 Pack Säcke von Eisenach, fehlt in Leipzig, resp. Breslau seit 24. Juli 1862.

Schäffer. 1 Pack leere Säcke von Barmen, fehlt in Leipzig seit 11. October 1862.

B S 7817. 1 Fass Wein (46 Pfd.) von Guntershausen, fehlt in Leipzig seit 2. November 1862.

F B 1433. 1236. 2 leere Kisten (123 Pfd.) von Gotha, fehlen in Leipzig seit 11. November 1862.

P F 7398. 1 Kiste Schmirgel (128 Pfd.) von Coblenz, fehlt in Leipzig seit 22. November 1862.

5475. 1 Kiste Lichte (115 Pfd.) von Barmen, fehlt in Leipzig seit 30. November 1862.

K H. 1 Pack Säcke (39 Pfd.) von Eisfeld, f. in Halle seit 28. Juni 1862.

F S 4049. 1 Fass (leer) (12 Pfd.) von Weimar, f. in Halle s. 10. Aug. 1862.

4633. 1 Fass (leer) (13 Pfd.) von Apolda, f. in Halle s. 29. Aug. 1862.

E & B 2088. 1 Fass (leer) (87 Pfd.) von Wernshausen, fehlt in Halle seit 23. November 1862.

B 476. 1 Pflugplatte (7 Pfd.) von Milspe, fehlt in Halle seit 1. Oct. 1862.

G S 552. 1 Korb grobe Eisenwaaren (175 Pfd.) von Hagen, fehlt in Merseburg seit 27. August 1862.

F W Börner in Crossen. 1 Pack leere Säcke (76 Pfd.) von Witten, fehlt in Weissenfels seit 11. August 1862.

T S 3805. 1 Korb Eisenwaaren (167 Pfd.) von Dortmund, fehlt in Weissenfels, resp. Gera seit 2. Nov. 1862.

M P 193. 1 Pack grobe Eisenwaaren (20 Pfd.) von Dortmund, fehlt in Zeitz seit 7. November 1862.

754. 1 Korb Brunellen (60 Pfd.) von Lichtenfels, fehlt in Zeitz seit 15. November 1862.

140. 1 Sack Kaffee von Halle, fehlt in Gera seit 26. Novbr. 1862.

H N & C. 6982. 1 Ballon Theeröl von Harburg, f. in Gera s. 7. Aug. 1862.

H G 579. 1 Kiste Kurzwaaren (26 Pfd.) von Fürth, fehlt in Naumburg seit 6. August 1862.

W R 756/7. 2 leere Fässer (155 Pfd.) von Themar, fehlen in Naumburg seit 6. August 1862.

4019. 1 Kiste Cigarren (38 Pfd.) von Halle, fehlt in Apolda seit 7. September 1862.

F W. 1 Kiste Blech (140 Pfd.) von Frankfurt, resp. Eisenach, fehlt in Apolda seit 27. October 1862.

1 Bund Gasrohre (48 Pfd.) von Leipzig, f. in Apolda seit 10. Nov. 1862.

O S 9793. 1 Kiste Lichte (110½ Pfd.) von Dortmund, fehlt in Weimar seit 17. October 1862.

C G. 1 Fass Seife (18 Pfd.) } von Magdeburg, fehlen in Erfurt
1 Fass Materialien (42¾ Pfd.) } seit 16. September 1861.

1. 1 Fass (leer) (77 Pfd.) von Leipzig, fehlt in Erfurt s. 10. Oct. 1862.

3040. 1 Ballen wollene Waaren (41 Pfd.) mit 90 Thlr. versichert, von Luckenwalde, fehlt in Erfurt seit 10. October 1862.

1 Pack Säcke (21 Pfd.) von Dürrenberg, f. in Erfurt seit 26. Sept. 1862.

A R 1. 1 Kiste Spiegel (115 Pfd.) von Erfurt, fehlt in Dietendorf seit 22. November 1862.

1 Stab Eisen (25 Pfd.) von Guntershausen, fehlt in Gotha s. 8. Juli 1862.

1 frische Haut von Hamburg, fehlt in Gotha seit 6. August 1862.

F S & C 496. 1 Kiste Lampen (30 Pfd.) von Erfurt, fehlt in Gotha seit 10. November 1862.

6372. 1 Sack Tabak (111 Pfd.) von Osnabrück, fehlt in Gotha seit 30. November 1862.

1 Waffeleisen (14 Pfd.) von Giessen, fehlt in Gotha seit 30. Nov. 1862.

2455/2457. 1 Ballon Kienöl (261 Pfd.) von Görlitz, fehlt in Eisenach seit 12. September 1862.

A P 2100. 1 Ballen baumwoll. Waaren (29 Pfd.) von Gladbach, fehlt in Eisenach seit 20. October 1862.

B. Ueberzählige:

3 Stäbe Stahl (10 Pfd.) von Darmstadt, lag. in Halle seit 24. Febr. 1862.

B & M 3536. 1 Kiste baumwollene Waaren (152 Pfd.) von Weimar, lagert in Halle seit 28. September 1862.

F A 1251. 1 Korb Korbwaaren (9 Pfd.) von Gera, lagert in Naumburg seit 15. November 1862.

5615. 1 Ballon (154 Pfd.) von Hamm, lag. in Apolda seit 1. November 1862.

2786. 1 leere Kiste (13 Pfd.) lagert in Weimar seit Juli 1862.

H H 2384. 1 Korb Eisenwaaren (75 Pfd.), lagert in Dietendorf seit 18. November 1862.

1 Sack Kleesaamen (198 Pfd.) von Leipzig, lagert in Gotha seit 23. April 1862.

Werra-Eisenbahn. Am 1. December 1862.

A. Fehlende:

IIIII. 2 Colli Eisen (81 Pfd.) von Soest, fehlen in Salzungen seit 21. Juli 1862.

52. 1 Ofentheil (81 Pfd.) von Soest, fehlt in Salzungen s. 20. Sept. 1862.

G S 2113. 1 Fass Essigsprit (532 Pfd.) von Erfurt, fehlt in Salzungen seit 28. November 1862.

Station Immelborn. 1 Wagendecke von Neustadt, resp. Guntershausen (M. W.), fehlt in Immelborn seit 18. Juli 1862.

L 10. 1 Pack Leder (80 Pfd.) von Leipzig, fehlt in Walldorf seit 27. September 1862.

H 12. 1 Sack Wolle (20 Pfd.) von Meiningen, fehlt in Walldorf seit 29. November 1862.

P R 268. 1 Sack Kaffee (127 Pfd.) von Halle, fehlt in Wernshausen seit 8. November 1862.

A. 1 Stab Eisen (46 Pfd.) von Lippstadt, fehlt in Grimmenthal seit 6. Juli 1862.

J J & C 1662. 1 Kiste Confect (48 Pfd.) von Magdeburg, fehlt in Hildburghausen seit 30. Juni 1862.

G Z 524. 1 Ballen woll. Waaren (25 Pfd.) von Mainz, fehlt in Sonneberg seit 20. Februar 1862.

551. 1 Kiste Kurzwaaren (62 Pfd.) von Schweinfurt, fehlt in Sonneberg seit 20. Februar 1862.

A. 1 Stück Eisen (135 Pfd.) von Sonneberg, fehlt in Lichtenfels seit 23. Februar 1862.

B v. S 1. 1 Kiste Kleider von Münster, fehlt in Lichtenfels seit 28. November 1862.

F G 12075. 1 Kiste Glas (21 Pfd.) von Dietendorf, fehlt in Lichtenfels, resp. München seit 22. October 1862.

F I & C 125. 1 Kiste Metallwaaren (25 Pfd.) von Werl, fehlt in Lichtenfels, resp. Würzburg seit 15. November 1862.

B. Ueberzählige:

238. 1 Fässchen mit eisernen Reifen (leer), lagert in Coburg seit November 1862.

C E N 3090. 1 Fässchen mit Holzreifen (leer), lagert in Coburg seit November 1862.

2 Fässchen desgl. lagern in Coburg seit November 1862.

F H v. L ½. 2 Ballen (Passau-Nürnberg bezeichnet), lagern in Lichtenfels seit 30. November 1862.

II. Privat-Anzeigen.

Die **Harkortsche Maschinenfabrik** in Dortmund

empfiehlt sich den verehrlichen Eisenbahn-Directionen zur Anfertigung von **Centesimal-Waagen** verschiedener Construction, für eine Tragkraft bis 600 Centner. **Atteste** über ausgeführte Lieferungen, sowohl für Königliche Bahnen, sowie für Privatwerke können eingesandt werden.

Verlegt und herausgegeben von dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

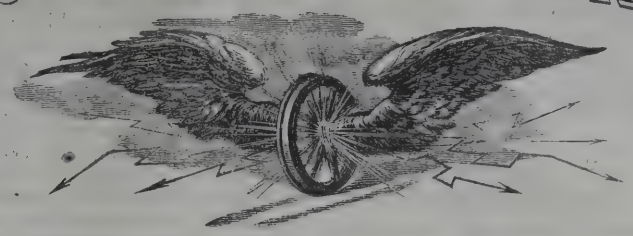
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

№ 105. **Zeitung des Vereins** 1862.

Erscheint wöchentlich am Mittwoch und Sonnabend. Preis: vierteljährlich 1¼ Thlr. Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung in Leipzig, an welche Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Inserate werden à 1 Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1200 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 2 Thlr. beigelegt.



deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Leipzig, den 31. December 1862.

Inhalt: Heizwerthe zwischen Coke und Steinkohlen beim Locomotivenbetriebe. — Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn. — Die Durchbohrung des Mont-Cenis. — Eisenbahnen: Projecte und Bau: Württembergische Eisenbahnprojecte. — Eisenbahn-Betrieb: Pfälzische Ludwigsbahn, General-Versammlung. Pfälzische Maximiliansbahn, ordentliche General-Versammlung. Linksmainische Bahn, Verzögerung der Eröffnung. Hessische Ludwigsbahn, Personalnachrichten, Eisenbahntelegraph, Erhöhung der Gepäcktaxe. Bayerische Ostbahnen, General-Versammlung. Hannoversche Eisenbahnen, Tarifermässigung für Getreide. — Ausland: Luxemburger Nordbahn. Die Wallachischen Bahnen. — Technische Notizen: Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Maschine zur Reinigung der Kohlengruben von schlechten Wettern. Pufferfedern für Eisenbahnwagen aus präparirtem Strohgeflecht. — Literatur: General-Karte der Eisenbahnen Deutschlands, von E. Volz. „Das Deutsche Postwesen". — Miscelle. — Anzeiger: I. Officieller Theil: Niederschlesische Zweigbahn, neuer Fahrplan. Vereinigte Südösterr., Lombard. u. Central-Ital. Eisenbahn-Gesellschaft, Zinsenzahlung. Königl. Ostbahn, Fahrplan-Aenderungen. Bayerische Ostbahnen, dritte ordentliche General-Versammlung. Königlich Bayerisch Pfälzische Eisenbahnen, Dividenden-Zahlung. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn, Zinsenzahlung und Einlösung der pro 1862 ausgeloosten Obligationen. Cöln-Mindener Eisenbahn, Submission. — II. Privat-Anzeigen.

Heizwerthe zwischen Coke und Steinkohlen beim Locomotivenbetriebe.

Der noch immer zunehmende Gebrauch von Steinkohlen bei der Heizung von Locomotiven statt des früher gebräuchlichen Coke ist ein selbstredender Beweis, dass die Heizung mit Kohlen billiger als mit Coke ist. Ein Hauptfactor aber bei der Frage, ob beim Locomotivenbetriebe die Feuerung mit Kohlen billiger als mit Coke, ist das Verhältniss der Heizwerthe von Coke und Steinkohlen, d. h. derjenigen Zahl, welche angiebt, wie viel Gewichtseinheiten Coke oder Steinkohlen nöthig sind, um eine gleiche Arbeit zu verrichten.

Vor nicht gar langer Zeit setzte man noch einfach das Verhältniss des Heizwerthes von Coke zu Steinkohle bei der Locomotivenheizung gleich 4 : 3 und soll nun im Nachstehenden gezeigt werden, dass nach den Erfahrungen, welche in den letzten Jahren auf den Kgl. Hannoverschen Eisenbahnen gesammelt wurden, beinahe das umgekehrte Verhältniss eingetreten ist.

In den folgenden Tabellen sind Versuche, welche sich mit verschiedenen Westphälischen Kohlensorten beim Locomotivenbetriebe ergeben haben, zusammengestellt und muss dabei bemerkt werden, dass die Heizwerthe der verschiedenen Kohlen sehr abhängig davon waren, ob die Kohlen sehr fein oder zufällig mit vielen erdigen Theilen verunreinigt geliefert waren, so dass also die relativen Heizwerthe der Kohlen unter einander durchaus nicht die theoretischen Verhältnisszahlen der Heizwerthe darstellen.

Tab. I. Versuche aus dem Jahre 1860.

Bezeichnung der verschiedenen Kohlenzechen	Beschreibung der Kohlen	100 Pfund Schaumburger Coke =
Francisa-Tiefbau	ziemlich fein	108,5 Pfund
Zeche bei Ibbenbüren	sehr fein und dabei unrein	114,3 „
Neu-Essen	sehr fein und unrein	119,2 „
Caroline	ziemlich stückreich	99,6 „
Hibernia, Flötz No. 3	stückreich	109,9 „
Hibernia, Flötz No. 6	ziemlich stückreich	101,8 „
Shamrock	stückreich	97,7 „
Schürbank	stückreich	97,4 „
Caroline	ziemlich stückreich	101,7 „

Im Mittel 100 Pfd. Schaumburger Coke = 105,6 Pfd. Kohle.

Tab. II. Versuche aus dem Jahre 1861.

Bezeichnung der verschiedenen Kohlenzechen	Beschreibung der Kohlen	100 Pfund Schaumburger Coke =
Shamrock	stückreich	97,7 Pfund
Heinrich Gustav	reine Stückkohle	91,1 „
Zeche bei Ibbenbüren	ziemlich fein	98,5 „
Louise-Tiefbau	ausgesiebte Würfelkohle	104,3 „
Carlsglück	ziemlich stückreich	97,0 „
Margarethe	ziemlich stückreich	91,4 „
Vereinigt Hamburg	fast nur feine Kohlen	109,0 „
Krone	ziemlich fein	97,9 „
Caroline	ziemlich stückreich	96,1 „
Engl. Peases-West-Kohle	stückreich	93,7 „

Im Mittel 100 Pfd. Schaumburger Coke = 97,7 Pfd. Kohle.

Tab. III. Versuche aus dem Jahre 1862.

Bezeichnung der verschiedenen Kohlenzechen	Beschreibung der Kohlen	100 Pfd. Coke v. Engl. Peases-West-Kohlen =
Präsident	Knabbelkohle	90,8 Pfund
Krone	ausgesiebte Stückkohle	95,7 „
Germania	ausgesiebte Stückkohle	114,0 „
Carolus Magnus	melirte Grubenkohle	94,0 „
Freiberg	melirte Grubenkohle	103,3 „
Heinrich Gustav	ausgesiebte Stückkohle	88,2 „
Margarethe	halb Stück-, halb Grubenk.	82,3 „

Im Mittel 100 Pfd. Coke von Englischen Peases-West-Kohlen = 95,5 Kohle.

Tab. IV. Versuche aus dem Jahre 1862.

Bezeichnung der verschiedenen Kohlenzechen	Stückkohle	Coke aus Kohlenklein dieser Kohlen dargestellt
Heinrich Gustav	81,4 Pfund	100 Pfund
Germania	85,8 „	100 „
Krone	74,0 „	100 „

Im Mittel 100 Pfund Coke = 80,4 Pfund Stückkohle.

In den Tabellen I und II sind die Heizwerthe der Kohlen mit vortrefflichem Schaumburger Coke verglichen; der in Tabelle III angegebene Coke wurde in der der Kgl. Hannoverschen Eisenbahnverwaltung zugehörigen Cokerei zu Harburg aus Englischer Peases-

West-Kohlen gewonnen. Man ersieht aus den Endresultaten der Tabellen I, II und III, dass der Heizwerth der Kohlen im Mittel aus den 3 Tabellen sich so herausstellt, dass 100 Pfd. Koke gleich $99,_6$ Pfd. Kohle sind. Die in der Tabelle IV angeführten Versuche sind derartig angestellt, dass man Stückkohlen und gleichzeitig auch Coke aus feinen gesiebten Kohlen von derselben Zeche einer Probe unterwarf. Es ergiebt sich darnach das Resultat, dass im Mittel 100 Pfd. Coke gerade nur so viel geleistet haben, als $80,_4$ Pfd. Stückkohle. Dieses für den Coke ungünstigere Resultat erklärt sich daraus, dass zwischen dem Kohlenklein viele erdige Theile enthalten waren, welches sich durch starke Schlackenbildung augenfällig bemerklich machte. Da nun anzunehmen ist, dass unter den jetzigen Verhältnissen die Zechen nur feine ausgesiebte Kohlen für Heizung der Locomotiven vercoken werden, während die Stückkohle gleich direct zur Locomotivheizung verwandt wird, so muss die Heizkraft der Kohlen in dem Masse günstiger gegen Coke ausfallen, als verhältnissmässig unreine Theile in der ausgesiebten Kohle enthalten sind.

Es sind nun von verschiedenen anderen Eisenbahnverwaltungen Versuche über die Heizwerthe von Coke und Steinkohlen gemacht, und dabei auch die Heizwerthe beider annäherungsweise gleich gefunden.

Angesichts solcher Thatsachen muss es auffällig erscheinen, wenn in einem Aufsatze der No. 66 der Eisenbahnzeitung vom Jahre 1862; „Kohlenheizung der Locomotiven", bei der Berechnung des Cokeverbrauchs pr. Nutzmeile beim Locomotivenbetriebe der Cöln-Mindener Eisenbahn eine Reduction der Kohlen auf Coke so vorgenommen wird, dass man 100 Pfund Coke = 150 Pfund Kohle setzt.

Hannover, im November 1862.

Georg Meyer, Maschinen-Ingenieur.

Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn.

Herr Redacteur!

In der No. 101 Ihres geschätzten Blattes findet sich ein Artikel über die projectirte Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, welcher zwar anscheinend aus der Feder eines Sachverständigen herrührt, der aber den Forderungen der Unpartheilichkeit nicht entspricht. Ich erlaube mir, Sie um Aufnahme der nachstehenden Zeilen in Ihr Blatt zu bitten und gebe mich der Hoffnung hin, dass Sie schon aus dem Gesichtspunct, dessen Mangel in dem erwähnten Artikel zu beklagen ist, die Aufnahme meiner Bemerkungen ohne Weiteres bewilligen werden.

Was der Artikel über die an Sir Morton Peto vom Könige von Dänemark ertheilten Concessionen zum Bau einer Bahn von Neumünster nach Oldesloe und von Oldesloe nach Schwarzenbeck und Büchen sagt, will ich hier unberührt lassen, weil mich eine Widerlegung der an jene Concessionsertheilungen geknüpften Vermuthungen zu weit führen würde. Ebenmässig übergehe ich die hinsichtlich der Altona-Kieler Bahn ausgesprochenen Befürchtungen, wenn gleich dieselben der Begründung zu entbehren scheinen. Aber entschieden widersprechen muss ich der Darstellung, als ob durch die von Peto projectirten Bahnen unsere Behörden endlich die von dem Verfasser jenes Artikels vermisste Rührigkeit in Regelung und Ausdehnung unseres Eisenbahnwesens sich zu eigen gemacht hätten.

Die Sache verhält sich vielmehr so, dass der Vertrag über Anlegung einer Verbindungsbahn zwischen dem Hamburg-Berliner und dem Altona-Kieler Bahnhof längst zwischen Hamburg und Dänemark abgeschlossen ist und man bisher unausgesetzt thätig war, hinsichtlich der Richtung der Verbindungsbahn — für welche man sich die freie Entschliessung vorbehalten hatte — eine definitive Bestimmung zu treffen.

Der Senat hat nun für die Verbindungshahn die Richtung über den Wall d. h. über unsere besuchtesten Promenaden in Vorschlag gebracht. Durch die sub 3 und 4 jenes Artikels erwähnten Vorschläge würden wir eine Verbindungsbahn erhalten, welche zwei unserer bedeutendsten Thore, das Dammthor und das Ferdinandusthor sperrte und welche ebendeshalb so unausbleibliche Verkehrsstörungen im Gefolge haben würde, dass mit Ausnahme einer verschwindenden Minorität die ganze sachkundige und nichtsachkundige Bevölkerung dies Project bekämpfte. Die einzige Richtung der Verbindungsbahn, welche unseren commerciellen und wirthschaftlichen Interessen entspricht, ist die sub 2 des Artikels bezeichnete, dem Hafen und der Elbe entlang laufende. Diese Richtung wird von dem Verfasser kurzweg damit abgefertigt, dass sie auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten treffe, während der Verfasser es verschmäht, anzugeben, worin diese „fast unüberwindlichen Schwierigkeiten" bestehen. Thatsache ist, dass die Pläne für diese Richtung fertig vorliegen und dass diese Richtung schon deshalb gewählt werden muss, weil wir durch Ausführung derselben endlich die noch immer und neuerdings bei den hohen Sturmfluthen schmerzlich entbehrte Eindeichung der niederen an der Elbe liegenden Stadttheile erschaffen. Thatsache ist ferner, dass nur, wenn diese Richtung zur Ausführung kommt, die Möglichkeit gegeben ist, direct aus den Seeschiffen auf den Eisenbahnquai und in die Waggons zu laden und dieser Umstand macht es schon für sich allein erklärlich, dass unsere Börse sich mit Einstimmigkeit für die Richtung dem Hafen entlang ausgesprochen hat. Gegenwärtig werden wiederum von einem tüchtigen Ingenieur Nivellirungen für diese Richtung vorgenommen und die Ausführbarkeit derselben wird nach den vorliegenden Plänen von Keinem in Zweifel gezogen werden können, der sich wirklich und eingehend mit der Frage beschäftigt hat.

Wenn der Verfasser meint, die vom Senat und ihm empfohlene Richtung habe den Vorzug, dass sie Privateigenthum auf grossen Strecken gar nicht berühre, so ist dies gelinde gesagt, eine seltsame Auffassung. Denn diese Richtung erfordert Abtretung von Staatsareal, welches im Werth nur nach Millionen geschätzt werden kann und da nicht der Staat, sondern eine Privatgesellschaft die Bahn bauen wird, so wird über die Kostspieligkeit der Richtung wohl eine Meinungs-Differenz nicht existiren. Noch irriger ist es aber, wenn der Verfasser glaubt, dass die Opposition gegen die von ihm vertheidigte Richtung der Bahn überhaupt gelte. Gerade Diejenigen, welche dieser Richtung opponiren, dringen mit Nachdruck auf Ausführung der Verbindungsbahn am Hafen entlang und es ist Niemanden in den Sinn gekommen, der Spediteure und Frachtfuhrleute halber gegen die Bahn sich zu äussern. Nur gegen die Richtung über unsere Promenaden kämpft man und zwar um so mehr, als man gerade diese Richtung in Verdacht hat, dass sie nicht für eine Verbindungsbahn, sondern für eine von Altona nach einigen *rotten boroughs* an der Elbe, als da sind Flottbeck, Dockenhuden und Blankenese, zu führende Bahn in Vorschlag gebracht wird und dieser Verdacht wird durch die in Aussicht genommene Anlegung zweier Bahnhöfe am Dammthor und Ferdinandusthor nur bestärkt.

Hamburg, 26. December.

H. Wex, Dr.

Die Durchbohrung des Mont-Cenis.

Ein gehaltvoller Aufsatz vom Ingenieur Willy in Förster's allgem. Bau-Ztg. (Jahrg. 1862) bietet ein schätzbares Material zur Ergänzung früherer Notizen, welche, den Tunnel durch den Mont-Cenis betreffend, in No. 29 dieser Zeitung vom vor. Jahre mitgetheilt wurden.

Besonderen Werth haben die Angaben des gedachten Aufsatzes durch ihren Ursprung in persönlicher Anschauung des Verfassers, welcher im Februar d. J. die berühmte Arbeitsstelle besuchte.

Nach Willy beträgt die Gesammtlänge des Tunnels (gemäss einer neuen Control-Triangulation) 12,220 Meter oder $1,_{64}$ Deutsche Meilen, während die südliche und nördliche Tunnelmündung resp. 1335 Meter (bei Bardonnèche) und 1202 Meter (bei Modane) oder 4379 und 3943 Fuss Engl. über dem Meere sich befinden. Von beiden Enden aus führen Steigungen gegen die Mitte des Tunnels und zwar von $1/_{2000}$ auf der südlichen und $1/_{45}$ auf der nördlichen Hälfte — eine Massnahme, die durch die Rücksicht auf möglichen Abfluss des sich etwa vorfindenden Gebirgswassers je nach den beiden — demnächst etwa in der Mitte zusammentreffenden — Baustrecken erklärt scheint. Der absolute Höhenunterschied der beiden Tunnelmündungen würde hiergegen in dem Verhältniss von 133 Meter Höhe gegen 12,220 Meter Länge ein einseitiges (für die alsdann nach innen geneigte südliche Baustrecke unzulässiges) Gefälle von etwa $1/_{90}$ gestattet haben. Es braucht wohl kaum darauf hingewiesen zu werden, dass von den beiden in resp. $1/_{2000}$ und $1/_{45}$ auftretenden Neigungsverhältnissen das geringere ursprünglich angenommen wurde, während sich das stärkere ohne Weiteres aus jenem, sowie aus der gegenseitigen Höhenlage der Mündungen und dem Zusammentreffen der beiden Baustrecken in der ohngefähren Mitte des Tunnels ergeben musste.

Die Tunnelachse bildet eine gerade Linie, so jedoch, dass letztere in den beiden Enden von 250 Meter auf der Südseite und 300 Meter auf der Nordseite reinen Hülfsstollen zugehört, welche nur zur Sicherstellung der geraden Richtung der Tunnelachse ausgeführt, trotz dieses Hülfszwecks aber vollständig ausgemauert und mit grossartigen Portalen versehen sind. Der Haupttunnel schwenkt von jenen Enden in Curven von ca. 500 Meter Radius ab.

Wiederholte Vermessungen über den Berg hinweg, welche zur Sicherstellung gegen die möglichen bedeutenden Fehlerquellen mit grösster Genauigkeit ausgeführt sind, haben die Fixpuncte festgestellt, von denen je einer der betr. Tunnelmündung gegenüber steht und durch ein die Ausführung fortwährend controlirendes Observatorium besetzt ist.

Das Tunnelprofil hat, der Anlage einer doppelgleisigen Bahn

entsprechend, bei einer Höhe von 6 m. (= 19,7 Fuss Engl.) eine Sohlenbreite von 7,5 m. (= 24,6 Fuss Engl.). Auf der Sohle befindet sich ein der Längenachse folgender Entwässerungs-Canal, welcher gegenwärtig zur Aufnahme der Leitungsröhren für die comprimirte Luft benutzt wird.

In wie weit es erforderlich sein wird, das Profil des Tunnels durch eine Ausmauerung zu sichern, wird sich im Näheren erst bei dem Bau herausstellen. Höchst wahrscheinlich indess wird die an den Tunnelenden begonnene Ausmauerung auf die ganze Länge fortgesetzt werden müssen.

Auf der Südseite (von Bardonnèche) besteht das Tunnelgestein aus dunkelblauem Talk- und Thonschiefer, der sich in wenig mächtigen Schichten von 4 Zoll bis 2 Fuss Dicke in glatten Trennungsflächen ablöst. Der fast horizontalen Schichtenlage wegen muss beinahe durchgehends ein leichter Holzverbau angeordnet werden. Die beim Tunnelbau gewonnenen Bruchsteine sind, weil nicht wetterbeständig, zur Ausmauerung nicht brauchbar, vielmehr werden statt ihrer nahe der Tunnelmündung gewonnene Quader zur Herstellung der Widerlager und zur Herstellung des Gewölbes Backsteine verwandt, welche eine bei dem Dorfe Bardonnèche eigends angelegte Ziegelei liefert. Zur Hinter- und Uebermauerung dagegen werden die besten der beim Tunnelausbruche gewonnenen Steine benutzt.

Am nördlichen Ende besteht das Gestein im Wesentlichen aus einem quarzhaltigen Thonschiefer. Auch dieses Gestein, stellenweise mürbe und zerbröckelnd, fordert eine Ausmauerung des Tunnels, wozu ein passlicher Bruchstein in der Nähe des zugehörigen Tunnel-Einganges gebrochen und nach leichter Zurichtung, sowohl zu den Widerlagern als zu dem Gewölbe verwandt wird.

Indem es vorbehalten bleibt, weiter unten die maschinellen Vorkehrungen zu berühren, welchen die Ausführung des Tunnelbaues ihre Berühmtheit verdankt, mag schon hier bemerkt werden, dass die Wirkung der Bohrmaschinen auf die Herstellung des Sohlenstollens beschränkt bleibt, die Ausweitung des letzteren aber zum vollen Profil durch Handarbeit geschieht. Die Angriffspuncte für Letztere können nach Bedürfniss in ihrer Anzahl normirt werden, so dass für die Vollendungszeit des ganzen Tunnels allein das Vorrücken des Sohlenstollens massgebend ist.

Auf der Südseite ist der in der Tunnelachse liegende Sohlenstollen 3,5 bis 4 m. (= 11,5 — 13,1 Fuss Engl.) breit und 2,5 bis 3 m. (= 8,2 — 9,8 Fuss) hoch. Hier sind die von Grattoni, Sommeiller und Grandis construirten Bohrmaschinen seit Beginn des Baues in Thätigkeit, wogegen dieselben Maschinen für den Tunnelbetrieb am Nordende erst im Febr. d. J. montirt und nach den damaligen Aussichten nicht vor Juni d. l. J. in Thätigkeit gekommen sind. Zuvor war jedoch die Herstellung des hier gelegenen Sohlenstollens auf 2 m. Höhe und 3 m. Breite auf die gewöhnliche bergmännische Weise in Angriff genommen und jene bis Februar c. auf eine Länge von ca. 800 m. (= 2624 Fuss Engl.) gefördert. Letzteres ohne künstliche Hülfsmittel behufs einer Ventilation, welche bekanntlich dem Tunnelbetrieb auf der Südseite von den durch comprimirte Luft bewegten Bohrmaschinen aus zu Gute kommt.

Was die letztgedachten Bohrmaschinen anlangt, so verdankt man deren practische Brauchbarkeit den oben genannten Ingenieuren Grattoni, Sommeiller und Grandis, welche für die von ihnen construirte Bohrmaschine die Vorschläge Colladon's in Betreff Anwendung comprimirter Luft als Motor der ersteren zur Ausführung brachten. Es darf hierbei indess nicht unerwähnt bleiben, dass bereits in Bartlett's Bohrmaschine ein den Arbeiten Sommeiller's, Grattoni's und Grandis' vorangehender Fortschritt in der Lösung des hier fraglichen Problems gewonnen war, doch gebührt diesen der Verdienst, die Bartlett'sche Bohrmaschine zu vollständig practischer Brauchbarkeit ausgebildet und deren Motor — eine locomobile Dampfmaschine — durch den auf Colladon's Vorschlag sich stützenden Luft-Compressions-Apparat vortheilhaft ersetzt zu haben.

Welch' grosser Fortschritt hiermit geschah, erhellet in Erwägung der Unzulässigkeit, zum Betriebe der Dampfmaschine eine Kesselfeuerung im Tunnel zu unterhalten, welche einen grossen Theil der hier vorhandenen Luft verzehrt, den anderen Theil aber durch den Rauch und die beim Verbrennungsprocesse sich entwickelnden Gase verdorben haben würde. Jedenfalls hätte sich die Anwendung der Bartlett'schen Maschine mit der Thätigkeit ganz besonders wirksamer Ventilatoren verbinden müssen. Jetzt wird die Ventilation einfach durch die von den Bohrmaschinen ausströmende Luft, nachdem solche ihre Arbeit verrichtet hat, vermittelt.

Eine specielle Beschreibung der gesammten Maschinen-Anlage kann nicht Zweck dieser Mittheilung sein, in welcher höchstens nur auf die wesentlichen Glieder des zugehörigen Systems und deren Beziehung zu einander hinzudeuten ist*.

* Eine detaillirte Zeichnung und Beschreibung der Bohrmaschine ist im Juni 1861 in der Zeitschrift des Vereins der Französischen Civil-Ingenieure: Mémoires et Comple-Rendu des Travaux de la Société des Ingenieurs civils. „Rapport, adressé à la Comp. du chemin de fer du Nord de l'Espagne sur les Travaux du percement du Mont-Cenis; par M. Noblemaire, Ingen. des mines"
erschienen.

Eine ausführliche Beschreibung und Zeichnung der übrigen Maschinen, namentlich des Compresseurs, findet sich in dem Original-Aufsatze von Willy in Förster's Bztg. Jahrg. 1862, Heft VI — VIII.

Wir fassen hierbei zunächst die Südseite ins Auge.

Hier liefert ein 3 Kilometer (= 9800 Fuss Engl.) langer gemauerter Canal eine mittlere Wassermenge von 0,6 Cubikmeter (= 21,2 Cubikfuss) pro Secunde mit einem disponiblen Gefälle von 26 Meter oder 85,3 Fuss, sodass der theoretische Effect dieser Wasserkraft 208 Pferdekräfte beträgt; durch die mögliche Zuleitung einer grösseren Wassermenge kann indess der Effect auf 8—900 Pferdekräfte gesteigert werden.

Die Ausnutzung jener Kraft erfolgt zunächst zum Betriebe einer vor der Tunnelmündung aufgestellten Wassersäulen-Maschine, welche durch entsprechende Ventil-Thätigkeit die zuvor von ihr zusammengepresste Luft in ein Luftreservoir hineintreibt. In diesem wird die comprimirte Luft unter dem constanten Druck einer Wassersäule von 50 Meter (= 164 Fuss Engl.) in einer Spannung von nahezu 5 Atmosphären erhalten, um in solcher Pressung der vor Ort (im Tunnel) stehenden Bohrmaschine mittelst gusseiserner Leitungsröhren von 0 m.,20 (= 7,87 Zoll Engl.) innerem und 0 m.,22 (= 8,66 Zoll) äusserem Durchmesser zugeführt zu werden. Das von der comprimirten Luft bewirkte Spiel des Treibkolbens theilt sich unmittelbar dem mit der Kolbenstange verbundenen Bohrer mit, dessen vor- und rückgängige Bewegung — je nach der Härte des Gesteins schneller oder langsamer — durch die Maschine selbst bewerkstelligt wird.

Mittelst entsprechender Vorrichtung kann hierbei die Lage des Bohrers in verticalem und horizontalem Sinne leicht verändert werden, sodass der Maschine fast die Freiheit einer Handthätigkeit inne wohnt und damit der Vortheil grösserer Wirksamkeit um so bedeutungsvoller auftritt.

Das Mass der letzteren erscheint äusserlich durch die Anzahl der Bohrmaschinen bedingt, deren 8 bis 10 vor Ort thätig sind und durch 10 Luft-Compresseurs in Gang erhalten werden.

Die Bohrer, aus Engl. Gussstahl und mit Zförmiger Schneide folgen einem Schube von $2^1/_2$ bis 3 Centimeter (= 0,98 bis 1,18 Zoll) und verrichten pro Minute 180 bis 220 Schläge. Selbstverständlich vermindert sich die Anzahl der Schläge mit zunehmender Schublänge.

Zur Herstellung eines Bohrloches auf die gehörige Tiefe von 0 m.,360 bis 0 m.,380 (2 bis 2,6 Fuss Engl.) braucht die Maschine je nach der Beschaffenheit des Gesteins 15 bis 25 Min. und eine jede Maschine bohrt nach einander 9 bis 10 Löcher, sodass sich in maximo 100 Minenlöcher auf die Profilfläche des Sohlenstollens vertheilen. Sämmtliche 90 bis 100 Bohrlöcher würden demnach in höchstens 4 Stunden hergestellt sein, falls die Bohrarbeit ohne Unterbrechung vollführt werden könnte; doch nimmt die Verstellung der Maschine, die zeitweise Nachhülfe, die Auswechselungen der Bohrer — (letztere zeigt sich indess bei mittelhartem Gestein während Herstellung eines Bohrloches von der erforderlichen Tiefe nicht erforderlich) — so viel Zeit in Anspruch, dass im Ganzen nie weniger als 5 meistens aber 6 Stunden aufgewendet werden müssen, um die jedesmalige Bohrarbeit zu vollenden.

Die Bohrlöcher, in welche während der Arbeit auf maschinellem Wege stets ein feiner Wasserstrahl hineingeleitet wird, werden nach deren Vollendung zunächst mit einem Strome comprimirter Luft, sodann mit einem Schwamm oder Lappen getrocknet. Nun bringt man die Pulverladung und die Zündeschnüre ein und schiebt dann die auf einem Gestelle ruhenden Bohrmaschinen auf einem Gleise bis über eine Stelle hinaus, wo — etwa 40 bis 50 Meter (130 bis 160 Fuss) rückwärts vom Orte — eine starke hölzerne Thür zum Schutz der Arbeiter und der Maschinen gegen die zu erwartende Explosion sich befindet. Der letztgedachten Rückzugsbewegung folgen die Luftleitungsröhren, welche zu diesen Ende auf die entsprechende Länge aus Guttapercha hergestellt sind, während diese sonst wie oben erwähnt, aus Gusseisen bestehen. Hinter der Schutzthür bleibt das Maschinengestell stehen, bis die Abräumung und Förderung der gelösten Steinmassen beschafft ist — eine anscheinend ungünstige Einrichtung, weil der Transport des Abraums neben dem Gestelle hindurch, wegen der Beschränktheit des zur Seite des letzteren verbleibenden Platzes, nur in ganz kleinen (eisernen) Wagen von 0,10 Cubikmeter (3,5 Cubikfuss) Gehalt ausgeführt werden kann. Diese Transportwagen laufen auf einem, neben der Hauptbahn angelegtem Hülfsgleis und führen ihre Ladung grossen Transportwagen zu, welche hinter dem Maschinengestelle im ausgeweiteten Profile stehen. Erst von hier ab wird der Abraum direct aus dem Tunnel gefördert

Der Verfasser des Aufsatzes, dem diese Mittheilung entnommen wird, bezeichnet in der letzterwähnten Anordnung eine Quelle beträchtlichen Zeitverlustes, da jetzt nach dem jedesmaligen Losschiessen der Minen wenigstens 6 Stunden darüber hingehen, um die gelösten Massen aus dem Stollen zu entfernen. Das Bohren nimmt, wie oben bemerkt, ebenfalls fast 6 Stunden in Anspruch — wonach die Sprengarbeiten nur in den langen Zwischenräumen von je 12 Stunden sich wiederholen. -

Hiergegen würde ein rascheres Nachrücken mit der Ausweitung des Profiles, um die jetzige Länge des Sohlenstollens von 100 bis 120 Meter (= 330 bis 400 Fuss) auf 40 bis 50 Meter zu reduciren, oder die von Zeit zu Zeit sich wiederholende Herstellung einer Nische, welche in höchstens 40 bis 50 Meter Entfernung von dem Richtorte das Maschinengestell zum grösseren Theil seiner Breite aufnähme, einen bedeutenden Zeitgewinn vermitteln, weil alsdann den grossen

Transportwagen eine ununterbrochene Passage von der Arbeitsstelle bis zur Ausmündung des zugehörigen Gleises frei gegeben wäre.

Unter den jetzigen Umständen beträgt das tägliche Vorrücken des Sohlenstollens 1 m. 20 (= 4 Fuss), könnte aber wohl auf 1 m. 80 (= 6 Fuss) gebracht werden, wenn ein dreimaliges Losschiessen des Gesteins während eines Zeitraumes von 24 Stunden erreicht würde. Die früher gehegte Hoffnung auf einen täglichen Fortschritt von 3 Meter wird ohne gänzliche Umgestaltung des jetzigen Betriebes unter Anwendung neuer Hülfsmittel nicht in Erfüllung gehen.

Der Stand der Arbeiten auf der Nordseite ist bereits früher erwähnt. Zu bemerken bleibt noch, dass der hier stattfindende Betrieb den Sohlenstollen binnen 24 Stunden um durchschnittlich $0{,}_{80}$ Meter (= $2{,}_{6}$ Fuss) vorwärts bringt. Dies günstige Resultat hat seinen Grund einerseits darin, dass das Gestein nicht sehr hart ist und sich durch die Minen leicht löst, andererseits aber in der monatlichen Austheilung von Prämien, welche die Arbeiter für jeden Meter Vorrückens, über ein festgesetztes Mass, erhalten.

Bei dem Mangel einer Ventilation, welche erst später mit den Bohrmaschinen in Gang gekommen, verband sich der gewöhnliche Bergmännische Betrieb des nahezu 800 Meter (= 2600 Fuss) langen Sohlenstollens mit dem zweifachen, übrigens erträglichen Uebelstande, dass der Pulverdampf langsam abzog und die Temperatur im Stollen, besonders unmittelbar vor Ort, sehr hoch war. Die Verminderung dieser hohen Temperatur war neben der gewünschten Ventilation mit Sicherheit von der Wirkung der demnächst als Motor der Bohrmaschinen zu verbrauchenden Luft zu erwarten und zwar auf Grund des Umstandes, dass letztere im Momente ihrer Ausdehnung eine gewisse Menge Wärme bindet. In der That hatte es sich auf der Südseite des Tunnels gezeigt, dass die Bohrmaschine sich in der Nähe der Ausblase-Oeffnung sofort mit Eis beschlagen, sobald jene Stellen benutzt wurden.

Der im Tunnel gewonnene Abraum wurde — im Sohlenstollen auf einfachem, im erweiterten Profil auf doppeltem Gleise — in $1{,}_{5}$ Cub.-Meter (= 53 Cubikfuss) haltenden Rollwagen theils durch Arbeiter, theils durch Pferde gefördert.

Es erübrigt hiernach noch eine kurze Berührung der mechanischen Vorrichtungen, welche für den demnächstigen Betrieb der Bohrmaschinen auf der Nordseite in Ausführung begriffen waren.

Diese gewinnen dadurch einen eigenthümlichen Character, dass die Nutzung eines, durch einen 4—500 Meter langen Canal von dem Gebirgsflüsschen Arc her gewonnenen Gefälles von circa 6 Meter (= $19{,}_{7}$ Fuss) in dem Betriebe von 6 oberschlächtigen Wasserrädern erfolgt, die ihrerseits durch je zwei Pumpen das Wasser in ein 25 Meter (= 92 Fuss) über den Admissionsventilen der Compresseurs liegendes Reservoir hineintreiben. Von diesem Reservoir führen dann 10 Fallröhren zu den Compresseurs, welche letzteren genau so construirt sind, wie diejenigen auf der Südseite bei Bardonnèche.

Angesichts dieses künstlichen, durch complicirte und kostspielige Einrichtungen geschaffenen Gefälles kommt man unwillkürlich zu der Frage, ob nicht auf eine einfachere Weise, mit weniger Aufwand an Capital und Zeit eine dem vorliegenden Zwecke entsprechende Luftcompressionsmaschine hergestellt werden konnte — eine Erwägung die denn auch in der That von den betreffenden Ingenieuren erfasst zu sein scheint, da sie Anlass genommen haben, versuchsweise eine neue auf ganz anderen Grundsätzen beruhende Compressionsmaschine unter Anwendung einer doppeltwirkenden Luftpumpe zu construiren. Die Kolben der letzteren werden direct vom Wasserrade mittelst einer Bläuelstange in Bewegung gesetzt, und man erzielt durch die Thätigkeit der Luftpumpe ohne Weiteres die Compression der Luft, welche den Bohrmaschinen zugeführt wird.

Es bleibt abzuwarten, in wie weit neuere Berichte den Hoffnungen entsprechen werden, welche man hinsichtlich eines günstigen Erfolgs dieser anscheinend zweckmässigen Vereinfachung hegte.

Eine schliessliche Notiz des dieser Mittheilung unterliegenden Original-Aufsatzes berührt den Kostenpunct unter der Angabe, dass sämmtliche bei den Arbeiten am Mont-Cenis angewendeten Maschinen von dem Cockerill'schen Etablissement in Seraing mit grosser Solidität und Sorgfalt ausgeführt sind.

Der Preis einer Bohrmaschine beträgt 2000 Frcs., die ganze Anlage aber, die comprimirte Luft, zu erzeugen und in den Tunnel zu leiten, kostet auf der Nordseite allein über 2 Millionen.

Die gesammten Herstellungskosten des ganzen Tunnels lassen sich mit Rücksicht auf immerhin mögliche Zwischenfälle von unabsehbarer Tragweite kaum annähernd bestimmen, und nur mittelst einer Art von Wahrscheinlichkeits-Rechnung kann man eine ohngefähre Abschätzung wagen. Dieser entspricht die Annahme, dass die eigentlichen Baukosten für den laufenden Meter nicht unter 2500 Frcs., für die ganze Länge daher circa 28 Millionen betragen werden. Rechnet man hierzu die Anlage- und Unterhaltungskosten der verschiedenen Gebäude und die ausserordentlich hoch laufenden Zinsverluste, während der Bauzeit, so wird man die muthmasslichen Gesammtkosten auf immerhin 45—50 Millionen Frcs schätzen müssen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Eisenbahnen.

Vereinsgebiet.

Eisenbahn-Projecte und Eisenbahn-Bau.

Württembergische Eisenbahnprojecte. Wie neuerdings verlautet, verweigert Preussen entschieden den Durchzug der Württembergischen Oberneckarbahn durch den schmalen Streifen Hohenzollernschen Landes, welcher dort zugleich auf kaum 2 Stunden Breite im Besitze des Neckarthales sich befindet.

Wenn nunmehr die Oberneckarbahn wirklich mit entsprechender Ausbeugung gegen Westen ganz auf Württembergischen Staatsgebiete geführt werden muss, werden unter dieser Bahnrichtung Württembergs Landesinteressen wohl am wenigsten zu leiden haben und wird nur dem, was die Natur der Verhältnisse vorgezeichnet, Gewalt angethan. Nähere Mittheilungen über die verunglückten Preussisch-Württembergischen Anschlussverhandlungen sind voraussichtlich erst im Laufe der nächsten Landtagssitzung zu erwarten. —

An der Beendigung der Pforzheim-Mühlacker Anschlussbahn, und insbesondere an der entsprechenden Veränderung und Vergrösserung der Station Mühlacker wird mit grossem Eifer gearbeitet, so dass wohl schon mit Beginn des künftigen Sommers diese Bahn in Betrieb wird gesetzt werden können.

Die Erreichung des schon lange vergeblich angestrebten Zweckes, eine Württembergische Nagoldthal- (und Enzthal-) Bahn in Pforzheim in die Badische Bahn einmünden zu lassen, wird zur Zeit von der Württembergischen wie der Badischen Bevölkerung der betheiligten Städte und Gegenden gleich lebhaft betrieben. Es ist dies auch nicht zu verwundern, da sich bei diesem Projecte Interessen freundlich begegnen, welche von jeher ohne Rücksicht auf den zwischen ihnen aufgerichteten Grenzpfahl in regem gegenseitigem Verkehr begriffen waren. Diese Interessengemeinschaft spricht sich aber auch in der Thatsache aus, dass sich die beiderseitigen Eisenbahn-Comité's zu vereinigter Wirksamkeit verbunden haben. Dass dem Drängen so zahlreicher Hebel das einzige noch obwaltende Hinderniss, Zurückhaltung der Badischen Regierung, auf die Dauer widerstehen werde, ist kaum zu glauben.

Eisenbahn-Betrieb.

Pfälzische Ludwigsbahn. (General-Versammlung). Am 22. December fand in Ludwigshafen die General-Versammlung der Pfälzischen Ludwigsbahn für das Betriebsjahr 1861—62 statt. Es waren auf derselben 294 Actionäre mit 3047 Actien und 527 Stimmen vertreten. Der bereits bekannte Geschäftsbericht, über welchen wir in einer der nächsten Nummern ausführlich referiren werden, gab zu keiner Bemerkung Veranlassung. Die Rechnung für das Betriebsjahr 1861—62 wurde ohne einen Einwand genehmigt und dem Verwaltungsrathe die erforderliche Entlastung ertheilt. Hierauf kam die Verwendung des Betriebsüberschusses im Betrage von 602,588 fl. 11 kr. zur Berathung. Der Verwaltungsrath stellte hierzu folgenden Antrag: 1) Die Versammlung wolle für den Fall, dass die Kgl. Staatsregierung dem bezüglichen Ansuchen der Verwaltung willfahren werde, ihre Zustimmung ertheilen, dass die für den Zinsenreservefonds bestimmte Rücklage von ein Procent des Actien-Capitals vom Jahre 1861/62 auch für das laufende Jahr dem Erneuerungs-Fonds des Betriebes überwiesen werde. 2) Die Versammlung wolle a) als Super-Dividende 25 fl. per Actie oder 5 Procent des Actien-Capitals festsetzen mit 582,950 fl., b) den Unterstützungsanstalten des Personals den Betrag von 10,000 fl., c) den verbleibenden Rest mit 9638 fl. 11 kr. dem Erneuerungsreserve-Fonds zuweisen. Die Versammlung genehmigte diesen Antrag in allen Theilen. (Vgl. auch Bekanntm. S. 999). Hierauf gab der Director der Versammlung Kenntniss von der Concessions-Urkunde für die Actien-Gesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn zum Baue einer Eisenbahn von Speyer nach Germersheim, von Homburg nach St. Ingbert und von Ludwigshafen nach Mannheim mit einer Rheinbrücke. Die Versammlung ertheilte derselben einstimmig ihre Anerkennung und Annahme. Der Director gab sodann der Versammlung Kenntniss von der zwischen der Direction und dem provisorischen Comité der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn unterm 3. Februar 1862 für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn abgeschlossenen Uebereinkunft. Die Versammlung genehmigte unter Annahme der betreffenden Concession die gedachte Uebereinkunft und zwar einstimmig. Der letzte Gegenstand der Tagesordnung war die Wahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes an die Stelle der nach § 52 der Satzungen austretenden. Die austretenden Herren Ladenburg von Mannheim, Andreä von Frankfurt und Golsen von Zweibrücken wurden fast einstimmig wieder gewählt.

Pfälzische Maximiliansbahn. (Ordentliche General-Versammlung.) Am 23. December fand die ordentliche General-Versammlung der Pfälzischen Maximiliansbahn statt. Nach den der Versammlung Seitens der Direction gemachten Mittheilungen sind die Ergebnisse des Verwaltungsjahres $18^{61}/_{62}$ befriedigender Art.

Nach Zahlung von $4^{1}/_{2}\,\%$ Zinsen und Erstattung der in Folge der Zinsgarantie von der Kgl. Staatsregierung geleisteten Zuschüsse mit

1% verbleibt ein verfügbarer Rest von 4250 fl. 17 kr., von welchem, dem Antrage der Direction gemäss, die General-Versammlung dem Pensionsfond 1000 fl. und dem Erneuerungsfond 3250 fl. 17 kr. zuzuweisen beschloss. Die Concessions-Urkunde vom 28. Juni 1862 für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhof Winden bis an den Rhein bei Maxau, in Verbindung mit einer Ueberfahrtsanstalt für Eisenbahnwagen behufs Anschlusses an die Carlsruher Rheinbahn wurde zur Kenntniss der Actionäre vorgelegt, und da von keiner Seite eine Erinnerung dagegen vorgebracht wurde, so ist die Anerkennung gedachter Concessions-Urkunde ausgesprochen.

Das austretende Verwaltungsraths-Mitglied, Herr Oeconomierath Höch, wurde wiedererwählt.

—Fr— **Linksmainische Bahn.** Frankfurt, 27. December. In Folge der durch die Ungunst der Witterung aufgehaltenen Arbeiten in dem Bahnhofe der Main-Neckar Bahn in Frankfurt musste die Betriebseröffnung der neuen Bahnstrecke wiederholt hinausgeschoben werden und wird dieselbe nun am 3. Januar kommenden Jahres stattfinden*, bis zu welchem Zeitpuncte wohl auch die Genehmigung zur Inbetriebnahme von Seiten des hohen Senats der freien Stadt Frankfurt ertheilt sein wird, was für die auf Hessischem Gebiete gelegene Bahnstrecke Seitens der Grossherzoglichen Regierung bereits gegen Mitte des laufenden Monats erfolgt ist.

Durch die erst mit Anfang dieses Jahres erfolgte Concessions-Ertheilung von Seiten Frankfurts waren die Arbeiten auf diesem Gebietstheile gegenüber denen auf dem Hessischen bedeutend im Rückstande geblieben, und ist es nur der Thatkraft der betreffenden Beamten zuzuschreiben, die Bahn noch vor Ende des Jahres in der Hauptsache wenigstens als vollendet betrachten zu können, umsomehr als gerade bei der auf dem Frankfurter Gebiete gelegenen Bahnstrecke bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden waren. So musste unweit der Grenze ein tiefer Einschnitt ausgehoben und ein ziemlich langer, 32 Fuss hoher Damm hergestellt werden. So lange der Viaduct über die Main-Neckar Bahn und die sich daran anschliessende Strecke noch nicht fertiggestellt ist, erfolgt die Einmündung in obengenannte Bahn mittelst eines provisorischen Gleises bei der Luderbachbrücke.

Hessische Ludwigsbahn. (Personalnachrichten.) Gelegentlich der feierlichen Einweihung der Mainzer Rheinbrücke und der Bahn nach Frankfurt wurden von Sr. Königlichen Hoheit dem Grossherzog von Hessen dem Präsidenten des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn Herrn Geheimen Commerzienrath Clemens Lauteren das Ritterkreuz I. Classe des Ludwigsordens, dem Ober-Ingenieur der Hessischen Ludwigsbahn, Herrn Justus Kramer der Titel „Baurath“ und dem Sections-Ingenieur Herrn Otto Weiss das Ritterkreuz I. Classe des Philippsordens verliehen.

Hessische Ludwigsbahn. (Eisenbahntelegraph. Gepäcktaxe). In Folge eines Uebereinkommens zwischen dem Königlich Bayerischen Telegraphenamte in München und der Verwaltung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn wird längs der Bahnlinie von Frankfurt nach Mainz eine Staatstelegraphenleitung zur directen Verbindung beider Orte errichtet, wodurch alsdann der seither bestandene Umweg über Worms und Darmstadt beseitigt wird. — Nach dem Vorgange verschiedener Bahnen hat auch die Hessische Ludwigs-Eisenbahn eine Erhöhung ihrer Gepäcktaxen sowohl im Localverkehr, als im Verkehr mit den übrigen auswärtigen Bahnen, nach welchen eine directe Gepäckabfertigung besteht, eintreten lassen.

Bayerische Ostbahnen. General-Versammlung den 10. Februar 1863 in München. (S. off. Bekm. S. 999).

Hannoversche Eisenbahnen. Die Getreidefrachten sind jetzt im Hannoverschen Localverkehr bei Sendungen von 100 Centner, eine für Hannover sehr wichtige Tarif-Ermässigung auf $^2/_{10}$ Groschen allgemein gesetzt.

Ausland.

Luxemburger Nordbahn. (Beginn der Bauten). Die Arbeiten auf der Luxemburger Nordbahn, welche Luxemburg mit Belgien im Norden verbinden soll, sind in Angriff genommen; dieselbe wird zehn Brücken und neun Tunnels zu passiren haben; sie verfolgt den Lauf der Flüsse Sauer, Wiltz und Wolz und endigt an der Belgischen Grenze beim Culminationspuncte der Wasserscheide des Mosel- und Massgebietes. Die Abzweigung der Bahn nach der Preussischen Grenze bis Malmedy wird voraussichtlich erst dann geschehen, wenn das Project, welches die Eifel mit Coblenz etc. durch eine Eisenbahn verbinden soll, zur Ausführung kommen wird.

♀ **Die Wallachischen Bahnen.** Bekanntlich war in der dem Fürsten Bibesco-Bramowan ertheilten Concessions-Urkunde für den Bau einer Wallachischen Eisenbahn im Art. 8 die Bestimmung aufgenommen, dass der Concessionär innerhalb eines Termins von drei Monaten, vom Tage der Publicirung der Concessionsurkunde angefangen, eine Caution von 250,000 Franken bei dem Ministerium für öffentliche Arbeiten zu hinterlegen habe, welche Summe mit 6 Proc. verzinst werden und bis zum vollständigen Ausbau des Wallachischen Eisenbahnnetzes in Händen des Ministeriums zu verbleiben haben wird. Fürst Bibesco-Bramowan hat nun im erwähnten Termine diese Caution nicht erlegt, und demgemäss wurde vom Ministerrathe die Nichtigkeitserklärung der Bramowanischen Eisenbahnurkunde beschlossen und dieser Beschluss von Fürst Cusa mittelst Decret vom 14./26. Novbr. d. J. genehmigt.

* Diese uns von Frankfurt zugegangene Nachricht findet soeben officielle Bestätigung.

Technische Notizen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Versammlung am 9. December 1862). Herr Hagen machte Mittheilung von dem Inhalte einiger Aufsätze des Eisenbahnbauinspector Dulon in Hamm, betreffend die Hemmung der Fahrzeuge auf Bahnhöfen, die Ausführung der Unterhaltung der Bahngleise in Accord, den Gebrauch des Solaröls zur Erleuchtung der Wagen, und die Dauer der Signalstangen. — Herr Hennig berichtete über die günstigen Erfahrungen, die auf der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn durch Anwendung der Giffard'schen Dampfstrahlpumpe an Stelle der Druckpumpen bei Speisung der Locomotivkessel gemacht worden sind, und empfiehlt die Anwendung unter Aufgabe von Condensationsvorrichtungen.

Herr Weishaupt bemerkt, dass bei kalkhaltigem Wasser der Kesselstein sich im Locomotivkessel absetze, während bei den üblichen Condensationsvorrichtungen dies im Tender geschehe. Zur Vermeidung dieses Uebelstandes muss mit der Dampfstrahlpumpe dann ein Vorraum vor dem Kessel (Schau'scher Apparat) zur Ablagerung des Kesselsteines verbunden sein. — Herr Althans sprach über die Versuche des Herrn Grundmann in Tarnowitz zur Ermittelung der Entwerthung der Steinkohlen durch langes Liegen und Verwittern. Dieselben reduciren sich im Wesentlichen auf eine Bestimmung des Aschengehalts in verschiedenen Stadien der Verwitterung. Der Werthverlust ergab sich nach 12 Monaten zu mehr als die Hälfte. — Herr Engel gab darauf eine Uebersicht über die Entwickelung der Omnibus-Industrie in Paris und London, und entwickelte die Vortheile der Pariser Einrichtung, woselbst sämmtliche Linien einer Gesellschaft unter gewissen Bedingungen des Betriebes zum Besten eines regelmässigen Verkehrs concessionirt sind, gegenüber der Londoner freien Concurrenz. — Bei der am Schluss stattfindenden Vorstandswahl wurde der bisherige Vorstand, bestehend aus den Herren Hagen, Wiebe, Schwedler, Fink, Ebeling und Rubens für das nächste Jahr wiedergewählt.

—f— **Maschine zur Reinigung der Kohlengruben von schlechten Wettern.** Eine solche ist auf der Lower Duffryn- und Navigations-Grube in England aufgestellt. Sie besteht aus zwei liegenden rechtwinkeligen Holzkästen, in denen sich schmiedeeiserne Kolben, 30′ breit und 22′ hoch, bei 13 Tonnen Gewicht mit 7′ Hub bewegen. Sie werden von einer 150pferdigen Dampfmaschine (mit 36 zölligem Kolben und 6′ Hub) in Betrieb gesetzt, und laufen mit vier kleinen Rädern über Eisenschienen auf dem Boden der Kästen. Zwei Schwungräder im Gesammtgewicht von 30 Tonnen ermöglichen einen sehr leichten und regelmässigen Gang. Die untere Hälfte der 30′ breiten, 22′ hohen und 11′ langen Kästen enthält 336 Einlassventile von 16″ Höhe, 24″ Breite und die 1″ weit aufschlagen. Mit der gleichen Zahl Auslassventile ist die obere Hälfte der Kästen versehen. Jeder Umgang liefert 18,480 Kubikfuss Luft; bei $12^1/_2$ Touren werden demnach 231,000 Kubikfuss angesogen. Bei schnellerem Gang der Maschine lässt diese Leistung sich noch steigern. Die Regierungs-Inspectoren erklärten: mit dieser Maschine sei für die Wetterführung der Kohlenbergwerke eine neue Aera aufgegangen.

Pufferfedern für Eisenbahnwagen aus präparirtem Strohgeflechte. J. C. Wolf aus Kempten, der Erfinder dieser sowohl durch Güte als durch Wohlfeilheit sich auszeichnenden Federn hält sehr gut gewittertes Roggenstroh für das Geeignetste. Man scheidet vermittelst eines Rechens alles Kurze und Unreine aus, streift die Blätter ab und beseitigt die Aehren durch Abschneiden; dann klopft man es vor und nach dem Flechten so lange als es nicht anfängt, schadhaft zu werden. Man flicht die Zöpfe dreifach in einer Dicke, die von dem Umfang der verlangten Federn abhängt. Diese Zöpfe werden zuerst auf eine kleine Walze gewunden und mit Schnüren durchzogen, wodurch man eine Röhre erhält, die $1_{,30}$ Länge haben muss. Auf einer andern Walze von der Dicke der inneren Röhre wird eine zweite weitere gewunden, wie die Erstere und dann beide in einander gesteckt. Alsdann werden sie unter eine Presse gebracht, auf $0_{,70}$ zurückgepresst, die Schnüre nachgezogen und dann gebunden, worauf sich diese fertige Feder bei einem Durchmesser von $0_{,50}$ wieder auf $0_{,80}$ der Länge ausdehnt. (Gewerbbl. für Bayern).

Literatur.

General-Karte der Eisenbahnen Deutschlands, herausgegeben von E. Volz, Secretär des Deutschen Eisenbahn-Vereins. Berlin, Schönebergerstrasse No. 30, 1862. Selbstverlag. Preis 10 Ngr.

Die bis jetzt erschienenen Deutschen Eisenbahn-Karten sind, (wie wir bereits mehrfach hervorhoben, vgl. S. 406) in vieler Beziehung dem Bedürfnisse und den Anforderungen der Gegenwart nicht entsprechend. Es freut uns daher doppelt, dass Herr Volz, welcher als Secretär des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sich seit Jahren mit dem Deutschen Eisenbahnnetz gründlich vertraut machte, die Eisenbahnen Deutschlands aus eigener Anschauung vollständig kennt und deshalb vorzugsweise befähigt ist, eine richtige Eisenbahn-Karte herzustellen, es jetzt unternommen hat, diesem Mangel nachzuhelfen. Herrn Volz ist es darum zu thun gewesen, eine Karte

herzustellen, die vor Allem eine schnelle und leichte Uebersicht gewährt. Um diese zu erreichen, hat er in seiner Karte nur die grössern Stationen, End- und Knotenpuncte, die Hauptflüsse und deren grosse Nebenflüsse aufgenommen, alles Uebrige dagegen, namentlich die kleinern Stationen und Haltestellen, fortgelassen, und können wir Herrn Volz die Anerkennung nicht versagen, dass er den Zweck, welchen er im Auge hatte, vollständig erfüllte. Die Eisenbahn-Linien treten auf diese Weise vollkommen in den Vordergrund, während durch die Angabe der Hauptflüsse die Correctheit dieser Tracen constatirt wird. Ein grosses Verdienst würde sich Herr Volz übrigens erwerben, wenn er auch eine Eisenbahn-Karte herstellte, welche vielleicht nach Norden und Süden etwas weiter sich ausbreitete, und auf welcher alle Stationen der betreffenden Bahn genau angegeben wären, da ein grosser Mangel an derartig vollständigen Eisenbahn-Karten vorhanden ist.

Besondern Werth legen wir aber darauf, dass die Karte möglichst correct und zuverlässig das Deutsche Bahnnetz wiedergibt. Wir kennen keine Eisenbahn-Karte Deutschlands, welche in dieser Richtung so vollkommen befriedigte, als die Volz'sche. Die existirenden Eisenbahn-Linien (sowohl die fertigen, als die im Bau begriffenen) sind auf derselben fast vollständigst enthalten. Nur die in diesem Sommer eröffnete kleine Zweigbahn Carlsruhe-Maxau (Badische Bahnen) und Pristewitz-Grossenhain (Leipzig-Dresden) finden wir noch nicht angegeben, werden aber in der bereits nöthig werdenden 2ten Auflage ihre Berücksichtigung finden. Nur die Kohlenbahnen, auf denen Personenverkehr nicht stattfindet, sind als unwesentlich und auch mit Rücksicht auf den Massstab der Karte fortgelassen.

Der gewählte Massstab ist der Art, dass die Karte das Ländergebiet zwischen Paris, Kopenhagen, Lemberg und Mantua umfassen und dennoch ein sehr bequemes Format erhalten konnte.

Wir können die Karte des Herrn Volz nicht nur den Eisenbahn-Verwaltungen (für die Büreau's, die Güter- und Gepäck-Expeditionen, sowie für die Wartesäle und Personenhallen, um dem Publicum die Benutzung der dort ausgehängten Fahrpläne zu erleichtern) sondern auch Jedem empfehlen, welcher sich eine correcte übersichtliche Karte des Eisenbahnnetzes von Mittel-Europa anschaffen will.

♈ **„Das Deutsche Postwesen"**, im 4. Band der Zeitschrift „Unsere Tage", Braunschweig, bei George Westermann, S. 229 bis 251, behandelt die moderne Post namentlich seit Anfang unseres Jahrhunderts, insbesondere die Postreform und zwar sowohl die Ergebnisse der Reformbestrebungen als auch das noch anzustrebende Ziel der letzteren in gedrängter übersichtlicher Kürze, so dass der Leser ein vollständiges und treues Bild von dem dermaligen Zustand der Deutschen Posten gewinnt. Nach einer kurzen geschichtlichen Einleitung, welche insbesondere die Motive und den Gang der Reform klar legt, werden zunächst wichtige Fragen allgemeiner Natur besprochen, die Regalität der Posten und den sogenannten Postzwang, die Natur der Postgebühren, die Portoermässigung, die Stellung der Taxis'schen Posten, und zwar vorwiegend unter dem staats- und volkswirthschaftlichen Gesichtspuncte. Der Verfasser betont die Natur der Post als eine Verkehrsanstalt im Gegensatze zu der noch immer herrschenden fiscalischen Behandlungsweise, die Aufgabe der Post als einer gemeinnützigen Einrichtung für Alle, zur Hebung und Belebung der materiellen und intellectuellen Cultur. Dabei werden interessante statistische Notizen mitgetheilt und die postalischen Verhältnisse auch ausserdeutscher Länder berücksichtigt bezw. in Parallele mit den Deutschen Posten gebracht. Hiernächst folgt eine eingehende Prüfung des Postvereinsvertrags von 1860 in allen seinen wesentlichen Theilen mit Anfügung eines reichen statistischen Materials über den Umfang des Postvereinsgebiets, die Zahl der Postanstalten, der Postbediensteten und des Betriebsmaterials, über die Revenuen aus der Brief- und Fahrpost und deren Vertheilung, über die Leistungen der einzelnen Vereinsverwaltungen. Zum Schlusse werden die Grundsätze des Postvereinsrechts über die Haftpflicht der Posten in Verlust- und Beschädigungsfällen zusammengestellt.

Der Aufsatz referirt nicht blos positive Thatsachen, er schildert nicht nur die bestehenden Verhältnisse, er zieht daraus auch die sich ergebenden Folgen, und begründet die Forderungen der Reform auf dem ganzen Postgebiete nicht etwa vom Standpuncte experimentirender Theorien, sondern vom Standpuncte der localen Bedürfnisse und der gegebenen Verhältnisse aus. Deshalb erscheinen die angestrebten Ziele auch als erreichbare.

Wir machen die Leser dieser Zeitung auf diese Abhandlung als eine ebenso belehrende wie anregende mit dem Bemerken aufmerksam, dass „Unsere Tage" in Heften von 4 Bogen à 6 bis 8 Sgr. erscheint und jedes Heft einzeln abgegeben wird. —

Bei dieser Gelegenheit tragen wir nach, dass sich im II. Band (19. Heft von 1861) der genannten Zeitschrift ein sehr interessanter Aufsatz über die Deutschen Eisenbahnen von M. M. Freiherrn von Weber findet, dessen Lectüre auch den Fachmann befriedigen wird, insbesondere aber den Lesern, welche dem Eisenbahnwesen ferner stehen, zur Belehrung warm empfohlen wird. Dasselbe Heft (S. 339 bis 350) enthält auch eine Abhandlung über den Deutschen Zollverein, auf welche wir bei der Wichtigkeit dieser brennenden Zeitfrage ebenfalls aufmerksam machen.

Miscellen.

— Fr — **Modell der Rheinbrücke bei Mainz.** Wie in diesem Blatte schon mitgetheilt, hatten die Herren Klett & Co. in Nürnberg, welchen die Ausführung des eisernen Oberbaues der Rheinbrücke bei Mainz übertragen war, ein in ihrer Werkstätte zu Gustavsburg im Zehntel der natürlichen Grösse kunstvoll gearbeitetes Modell eines der grossen Strombogen zur Industrie-Ausstellung nach London geschickt, woselbst ihm die Bewunderung und Anerkennung der Besucher sowohl als auch der Preis zu Theil wurde. Jüngster Tage nun haben die Herren Klett & Comp. dasselbe der Stadt Mainz zum Geschenke gemacht und ist es als eine Zierde in den Sälen des städtischen Museums aufgestellt worden; daselbst findet sich auch im verjüngten Massstabe das Modell der von Kaiser Napoleon I. projectirten festen Brücke bei Mainz.

ANZEIGER.

I. Officieller Theil.

Niederschlesische Zweigbahn.

Vom 1. Januar k. J. ab bis auf Weiteres tritt folgender Fahrplan in Kraft:

Abgang von Glogau.	Ankunft in Berlin.	Ankunft in Görlitz.
Zug No. II Vorm. 9 Uhr 27 Min.	Nachm. 5 Uhr.	Nachm. 4 Uhr 16 Min.
„ „ IV Nchm. 3 „ — „		
„ „ VI Abds. 9 „ 30 „	Morgens 9 Uhr 10 Min. resp. „ 5 „ 15 „	Morgens 4 Uhr 38 Min. resp. „ 3 „ 55 „

Abgang von Hansdorf.	Ankunft in Glogau.	Ankunft in Breslau.	Ankunft in Posen.
Zug No. I Morgens 3 Uhr 10 Min.	Morgens 5 Uhr 49 Min.	Vorm. 11 Uhr — Min.	Mittags 12 Uhr 3 Min.
„ „ III „ 7 „ — „	Vorm. 10 „ 22 „	Abds. 7 „ 23 „	Abends 8 „ 16 „
„ „ V Nachm. 2 „ — „	Nachm. 4 „ 21 „	„ 10 „ 10 „	„ 9 „ 26 „

Die Züge No. 2, 3, 4 und 5 befördern nur Personen in I., II. und III., die Züge No. 1 und 6 in allen vier Wagenclassen. Alles Uebrige ist aus den bei uns zu beziehenden speciellen Fahrplänen zu ersehen.

Glogau, den 23. December 1862.

Die Direction.

Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der am 15. December l. J. stattgehabten öffentlichen Ziehung von 374 gesellschaftlichen Obligationen der Serie A und 104 Obligationen der Serie C sind folgende Nummern gezogen worden:

Serie A			Serie C		
No. 38,401	bis 38,500	100 Stck.	No. 37,201	bis 37,300	100 Stck.
„ 73,401	„ 73,500	100 „	„ 33,111	„ 33,114	4 „
„ 100,701	„ 100,800	100 „			104 Stck.
„ 120,027	„ 120,100	74 „			
		374 Stck.			

Die Rückzahlung der gezogenen Obligationen mit je 500 Frcs. oder 20 Pfund Sterling findet vom 2. Jänner 1863 an gegen Rückgabe der Original-Urkunden bei den unten bezeichneten Cassen und in den dort angegebenen Valuten statt:

In **Wien** bei den K. K. priv. Oesterr. **Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe** } in Ö. W. nach dem Wechselcourse auf Paris vom Tage der Auszahlung,
„ **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente** }
„ **Paris** „ „ „ **Gebrüder von Rothschild** }
„ **Frankfurt** a/M. bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne** }
„ **Genf** bei den Herren **Lombard, Odier & Comp.** } in Francs,
„ **Mailand** „ „ Herrn **C. F. Brot** }
„ **Bologna** „ „ Herren **M. R. Rizzoli & Comp.** }
„ **Venedig** „ „ „ **J. Levi & Söhne** }
„ **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder** in Frcs. oder in Thalern, letztere mit Frcs. 3. 75 berechnet,
„ **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne** in Pfund Sterling.

Vom 1. Jänner 1863 an findet eine weitere Zerzinsung der gezogenen Obligationen nicht statt.

Wien, den 15. December 1862.

Der Verwaltungsrath.

Vereinigte Südösterr., Lombard. und Central-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft.

Die am 1. Jänner 1863 fälligen Coupons gesellschaftlicher Obligationen werden vom 2. Jänner 1863 angefangen mit 7 Frcs. 50 Cent. oder 6 Schilling per Coupon bei den unten benannten Cassen und in den dort bezeichneten Valuten eingelöst werden.

in **Wien** bei der K. K. priv. Oesterr. **Credit-Anstalt** für Handel und Gewerbe, } in Oesterr. Währung nach dem Wechsel-Course auf Paris vom Tage der Auszahlung,
„ **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente** }
„ **Paris** bei den Herren Gebrüder von **Rothschild**, }
„ **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne**, }
„ **Genf** bei den Herren **Lombard, Odier & Comp.**, } in Francs,
„ **Mailand** bei Herrn **C. F. Brot**, }
„ **Bologna** bei den Herren **M. R. Rizzoli & Comp.**, }
„ **Venedig** bei den Herren **J. Levi & Söhne**, }
„ **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder** in Francs oder in Thalern, letztere mit Francs 3. 75 berechnet,
„ **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne** in Pfund Sterling.

Wien, den 15. December 1862.

Der Verwaltungsrath.

Königliche Ostbahn.

Durch die mit dem 1. Januar k. J. auf der Königlichen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eintretenden Fahrplan-Veränderungen erleidet auch der Gang unserer Personenzüge III und IV des Haupt-Courses einige kleine Abänderungen. Dieselben bestehen hauptsächlich darin, dass der gegenwärtig 8 Uhr 45 Min. früh von Berlin abgehende Zug III, welcher künftig von dort um 9 Uhr 5 Min. abgelassen wird, von Station Frankfurt, von wo derselbe jetzt Vormittags 11 Uhr abgeht, vom gedachten Zeitpuncte ab erst Vormittags 11 Uhr 14 Min. abfährt, während der Zug IV von Station Kreuz statt, wie bisher Nachmittags 2 Uhr 50 Min., erst 2 Uhr 58 Min. Nachmittags weiter geht. Bei ersterem Zuge erstrecken sich die hierdurch bedingten Aenderungen der Ankunfts- und Abfahrtzeiten nur auf die Bahnstrecke Berlin-Frankfurt-Nakel, während die geringfügigen Aenderungen des Zuges IV nur auf der Strecke Kreuz-Cüstrin eintreten.

Das Weitere ergeben die auf den Stationen ausgehängten und daselbst verkäuflichen Fahrpläne.

Bromberg, den 22. December 1862.

Königliche Direction.

Bayerische Ostbahnen.

Dritte ordentliche General-Versammlung.

Die Herren Actionäre der Bayer. Ostbahnen werden gemäss § 16 der Gesellschaftssatzungen eingeladen, sich zur dritten ordentlichen Generalversammlung am **Dienstag, den 10. Februar 1862 Vormittags 10 Uhr** im Bahnhofsgebäude der Bayer. Ostbahnen in München einfinden zu wollen.

Die Gegenstände der Berathung sind:

1) der Geschäftsbericht der Direction,
2) die Jahresrechnungen pro 1860—61 und der Bilanz pro 1861—62 und
3) die ordentlichen Ersatzwahlen.

Diejenigen Herren Actionäre, welche an dieser Versammlung Theil zu nehmen beabsichtigen, haben sich nach Vorschrift des § 15 der Satzungen zehn Tage vor dem Stattfinden derselben, also vom Tage der gegenwärtigen Bekanntmachung bis 31. Januar 1863 einschliesslich auf dem Büreau der Gesellschafts-Direction über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung ihrer Actien oder durch ein, die Nummern der Actien enthaltendes notarielles oder amtliches Zeugniss auszuweisen, wogegen sie eine Eintrittskarte erhalten, welche die Zahl der Stimmen ausdrückt, zu denen sie nach § 14 der Satzungen berechtigt sind.

Anmeldungen zur Generalversammlung, welche nach dem 31. Januar 1863 geschehen, können nicht mehr berücksichtigt werden.

München, am 24. December 1862.

Der Verwaltungsrath.

Kgl. Bayerisch Pfälzische Eisenbahnen.

Die General-Versammlung der Actionäre der Pfälzischen Ludwigsbahn hat unterm 22. December d. Js. die Dividende für das Jahr 1861—62 auf

fünf und zwanzig Gulden Rh. W. per Actie

festgesetzt.

Diese Dividende kann gegen Abgabe des Dividendenscheines für das Jahr 1862 bei den Banquiers der Gesellschaft

in Frankfurt a. M. bei **M. A. von Rothschild & Söhne**,
„ „ „ „ **Ph. Nic. Schmidt**,
„ Mannheim bei **W. H. Ladenburg & Söhne**,
„ München bei **Robert von Frölich & Comp.**
„ Neustadt an der Haardt bei **L. Dacqué**

oder in Ludwigshafen a. Rh. bei der **Directorialcasse** vom 1. Januar 1863 ab, bezogen werden.

Ludwigshafen, den 23. December 1862.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
Jaeger.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung und Einlösung der pro 1862 ausgeloosten Obligationen.

Die am 2. Januar k. J. fälligen Zinsen der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn-Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen, sowie der Nennwerth der, pro 1862 ausgeloosten Prioriäts-Obligationen, können (mit Ausschluss der Sonn- und Feiertage) vom 2. bis ultimo Januar 1863 Vormittags von 9—12 Uhr bei

der Regierungs-Haupt-Casse in Düsseldorf,
den Bankhäusern:
Baum-Boeddinghaus & Cie. in Düsseldorf,
von Beckrath-Heilmann in Crefeld,
dem A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein in Cöln, und
der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin (Behrenstrasse No. 43)
oder fortlaufend vom 2. Januar k. J. ab, in den Vormittagsstunden von 9 — 1 Uhr bei unserer Haupt-Casse hierselbst erhoben werden.

Von dem vorbezeichneten Termine ab, werden auch unsere sämmtlichen Stations-Cassen, soweit ihre zeitigen Bestände reichen, die Zins-Coupons einlösen oder in Zahlung annehmen.

Die fälligen Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, in den Geldbeträgen summirten, von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Aachen, den 12. December 1862. Kgl. Direction.

Cöln-Mindener Eisenbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung von
8 sechsräd. Personenwagen III. Classe und
10 dergleichen IV. Classe
im Wege der Submission zu vergeben.

Die der Anfertigung und Lieferung dieser Wagen zum Grunde gelegten Zeichnungen und Bedingungen sind bei dem Vorsteher unserer Wagen-Verwaltung zu Dortmund zur Einsicht offen gelegt.

Die Ablieferung muss je zur Hälfte beider Wagengattungen bis ult. April und ult. Mai 1863 stattfinden.

Lieferungslustige Fabrikanten wollen uns ihre, mit der äussern Bezeichnung „Submission auf Lieferung von Personenwagen III. und IV. Classe" versehenen Offerten bis zum 13. Januar franco zugehen lassen. Bis zum 25. Januar bleiben Submittenten an ihr Anerbieten gebunden.

Cöln, den 27. December 1862.

Die Direction.

II. Privat-Anzeigen.

Die BERLINER BÖRSEN-ZEITUNG

erscheint, wie bisher, 13 Mal in der Woche (auch Montags früh), und zwar in ihrer Abend-Ausgabe als ein Central-Organ für die commerciellen und industriellen Interessen im ausgedehntesten Sinne und in ihrer Morgen-Ausgabe als vollständige politische Zeitung, so dass sie nach allen Richtungen hin das reichhaltigste Material liefert. Ueberdem haben wir Veranstaltung getroffen, die Zahl unserer telegraphischen Depeschen, die wir schon jetzt in einer wohl kaum sonstwo gebotenen Fülle geben, noch fernerweitig zu vermehren.

Die Abonnements-Bedingungen bleiben unverändert. Alle Post-Anstalten und Zeitungs-Spediteure nehmen Bestellungen auf die Zeitung an, in Berlin auch

die Expedition der „Berliner Börsen-Zeitung".
(Charlotten-Strasse No. 28.)

Deutsche Allgemeine Zeitung.

Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung fordert hierdurch die bisherigen wie neu eintretenden auswärtigen Abonnenten auf, ihre Bestellungen für das mit dem 1. Januar 1863 beginnende neue Vierteljahr sofort bei den betreffenden Postämtern anzugeben, damit keine Verzögerung in der Uebersendung stattfinde. Das Abonnement beträgt vierteljährlich 2 Thlr. und wird von allen Postämtern Deutschlands, Oesterreichs und des Auslandes angenommen.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung, die nunmehr bereits 25 Jahre lang besteht, wird es sich auch in Zukunft angelegen sein lassen, den steigenden Ansprüchen ihres fortwährend sich vergrössernden Leserkreises immermehr zu entsprechen. In jüngster Zeit glaubt sie dies namentlich durch Einrichtung der regelmässigen Beilagen bewiesen zu haben, welche zur Ergänzung des Hauptblattes dienen und ausserdem ausführlichere belehrende wie unterhaltende Mittheilungen enthalten.

Die Richtung der Deutschen Allgemeinen Zeitung bleibt unverändert dieselbe wie bisher: als ein im wahren Sinne liberales und nach allen Seiten unabhängiges Organ wird sie auch ferner „Wahrheit und Recht, Freiheit und Gesetz" mit Entschiedenheit, aber zugleich mit Besonnenheit vertreten und überall zur Geltung zu bringen suchen. Als ihre Hauptaufgabe betrachtet sie fortwährend die Orientirung ihrer Leser über die Tagesgeschichte durch zahlreiche und zuverlässige Originalcorrespondenzen, durch zweckmässige Auswahl aus den Hauptblättern Deutschlands wie des Auslandes und durch Leitartikel. Daneben aber hält sie es ebenso auch für ihre Pflicht, in allen für den Augenblick in den Vordergrund tretenden Tagesfragen entschieden für das einzustehen, was sie für richtig und erspriesslich hält, und so ihrerseits zur Besserung der politischen Zustände mitzuwirken Sie hat schon oft die Genugthuung gehabt, wie noch jüngst in den wichtigen handelspolitischen Fragen, dadurch für ihre Gesinnungsgenossen einen Vereinigungspunct zu bilden, und sie wird trotz der Anfeindungen von den verschiedensten Seiten auch darin nicht ermüden. Ihre Haltung den gegenwärtigen Tagesfragen gegenüber liegt klar vor und bedarf deshalb keiner weitern Erörterung.

Inserate (die Zeile 2 Ngr.) finden durch die Zeitung die weiteste und zweckmässigste Verbreitung.

Die DEUTSCHE VERSICHERUNGS-ZEITUNG

erscheint vom 1. Januar wöchentlich zweimal und zwar jeden Donnerstag und Sonntag früh. Dieselbe hat sich die Aufgabe gestellt, nicht nur Fachmännern in sachgemässer Darstellung einen Ueberblick über alle in das Versicherungswesen einschlagenden Ereignisse zu geben, sondern auch durch populäre Wiedergabe interessanter Fälle dem grösseren Publicum Einsicht in dass, für das Leben so wichtige Versicherungswesen zu verschaffen, damit es sowohl die Gesellschaft kennen lernt, welcher es mit Zuversicht seine Interressen anvertrauen kann, wie auch die, welche es zu meiden hat. — Das Abonnement beträgt **pro Quartal 1 Thlr.**, excl. Steuer, wofür es von unterzeichneter Expedition, sowie durch die Post zu beziehen ist.

Expedition der Deutschen Versicherungs-Zeitung.
Berlin, Jägerstrasse 10.

Verlegt und herausgegeben von dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Wilhelm Koch. (Redactionslocal: Dörrienstr. No. 2.) — Commissionair: J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 082151454